



SBB Geschäfts- und  
Nachhaltigkeitsbericht.

2018



Cover:

**Die zeitlose SBB Bahnhofsuhr – seit genau 75 Jahren ein Klassiker.**

Die SBB Bahnhofsuhr ist ein wertvolles Identitätsmerkmal der SBB. Hans Hilfiker, ein SBB Mitarbeiter und Ingenieur, hat sie 1944 für die SBB entworfen. Sie wurde zur Designikone und zum Vorbild für viele Bahnhofsuhren in der ganzen Welt. Speziell ist der markante rote Sekundenzeiger in Form einer Signalkelle. Technisch einzigartig ist der kurze Stopp des Sekundenzeigers jeweils zur vollen Minute. Die SBB Bahnhofsuhr symbolisiert Innovation und Zuverlässigkeit in unverwechselbarem Design und ist ein Versprechen an unsere Kundinnen und Kunden – heute und in Zukunft.

# Inhaltsverzeichnis.

S05	Konzernlagebericht
S25	Corporate Governance
S43	<b>Anhang</b>
S44	Finanzbericht
S87	Nachhaltigkeitsbericht



Monika Ribar, Verwaltungsratspräsidentin, und Andreas Meyer, CEO

# Konzernlagebericht 2018.

## Sehr geehrte Damen und Herren.

Jeden Tag befördert die SBB 1,25 Millionen Reisende und 205 000 Tonnen Güter. Unser Bahnnetz mit 793 Bahnhöfen hält die Schweiz und ihre Regionen zusammen. 32 300 SBB Mitarbeitende arbeiten täglich daran, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Bahn zu halten und weiter zu steigern – die Bahn im Griff zu haben. Gleichzeitig ist es unsere Aufgabe, über das Tagesgeschäft hinauszuschauen und die Mobilität der Zukunft zu gestalten. 2018 haben wir viele wichtige Schritte umgesetzt, im Wissen, dass nicht immer alles nach Wunsch gelungen ist.

Bei fünf von neun Konzernzielen haben wir 2018 bessere Werte erreicht als im Vorjahr, der Imagewert bleibt gleich, bei Pünktlichkeit, Personalmotivation und Free Cashflow ist der Wert tiefer. Wir setzen uns auch künftig ambitionierte Ziele: Die hohe Sicherheit und die Pünktlichkeit sind im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln herausragende Merkmale des Mobilitätsträgers Bahn. Diesen Vorteil wollen wir weiter nutzen. Wir halten die Sicherheit hoch und wollen die Pünktlichkeit und die Kundeninformation sowie unser Angebot und unsere Services weiter verbessern. Beim Preis-Leistungs-Verhältnis haben wir Fortschritte erzielt. Auch hier bleiben wir aber dran und achten insbesondere auf die richtige Balance zwischen Produktivität und Qualität.

---

**3,5 Milliarden Franken:  
Für dieses Vertrauen  
bedanken wir uns.**

---

Das vergangene Jahr war betrieblich anspruchsvoll. Unbefriedigend war die Pünktlichkeit in der Romandie und im Tessin sowie im vierten Quartal auf stark ausgelasteten Strecken wie Bern–Zürich. Fehlende Kapazitäten der verspäteten Fernverkehrs-Doppelstockzüge von Bombardier machten es notwendig, älteres Rollmaterial länger und intensiver einzusetzen. Hinzu kamen unterschiedliche technische Störungen ohne systematische Ursachen. Gemäss der SBB Kundenpünktlichkeitsmessung kamen neun von zehn Reisenden 2018 pünktlich ans Ziel. Die nationalen oder regionalen Statistiken zur Kunden- und Anschlusspünktlichkeit sind für uns wichtig, um das Gesamtsystem zu verbessern. Für den einzelnen Kunden aber zählt die erlebte Pünktlichkeit und der einzelne Zug, der pünktlich ist oder eben nicht. Primär wollen wir uns deshalb auf eine bessere individuelle Kundeninformation konzentrieren. Und natürlich haben wir noch einiges zu tun für einen stabileren Betrieb und eine bessere Information der Öffentlichkeit über die Qualität der Pünktlichkeit.

Die Kundenzufriedenheit ist im Personenverkehr und im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Bei SBB Immobilien blieb sie konstant. Die Sicherheit blieb auf hohem Niveau: Es gab weniger Berufs-, Rangier- und Zugunfälle als im Vorjahr.

Wir haben so viel Infrastrukturunterhalt gemacht wie noch nie. Gleichzeitig haben wir an den Ausbauprojekten weitergearbeitet, ebenfalls unter rollendem Rad. Damit haben wir weitere Schritte getan, unsere Infrastruktur in einem guten Zustand zu halten.

Harzig verläuft die Inbetriebnahme der neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge. Dafür bitten wir unsere Kunden um Entschuldigung. Die neuen Züge konnten auf der Strecke

St. Gallen–Genf Flughafen nicht wie geplant ab Fahrplanwechsel eingesetzt werden. Die SBB setzt zusammen mit dem Lieferanten Bombardier alles daran, die neuen Züge möglichst rasch zuverlässig einzusetzen.

Bund und Kantone bestellten Leistungen für rund 3,5 Milliarden Franken – für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur, für den Regionalverkehr sowie für Ausbauten. Für dieses Vertrauen bedanken wir uns. Diese öffentlichen Mittel wollen wir möglichst effizient und effektiv einsetzen. Es freut uns darum, dass wir die Produktivität in Betrieb und Unterhalt weiter gesteigert haben.

Das Konzernergebnis 2018 fällt denn auch mit 568 Millionen Franken gut aus. Der Gewinn bleibt gänzlich im Bahnsystem: Wir investieren weiter in Preismassnahmen sowie in Service und Qualität. Als Besteller profitieren Bund und Kantone vom verbesserten Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr. Dank Produktivitätssteigerungen bei der Infrastruktur haben wir den Bahnstrompreis gesenkt: Dies kommt allen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr zugute.

Das Parlament hat im vergangenen Jahr bestätigt: Der Bahnbetrieb und die Infrastruktur bleiben vereint in einem Unternehmen – ein starkes Bekenntnis zur integrierten Bahn.

Gleichzeitig ist dieses Ja zur «Solution Suisse» auch ein Ansporn, täglich unter Beweis zu stellen, dass wir eine der besten Bahnen der Welt sind.

---

## Der Kontakt von Mensch zu Mensch bleibt wichtig.

---

Vor Entscheiden, die den öffentlichen Verkehr grundlegend verändern, muss sich die Schweiz künftig vermehrt Grundsatzfragen stellen: Was heisst das in Bezug auf Effizienz, Service und Qualität für die Kunden? Und was in Bezug auf das Preis-Leistungs-Verhältnis für Kunden, Besteller, Bund und Kantone oder die

Zukunftsfähigkeit und den Wert des Unternehmens und seiner Arbeitsplätze? Das gilt beim Wettbewerb im Fernverkehr oder im internationalen Personenverkehr, bei Fernbussen oder der Öffnung des Vertriebs. Beispiel Fernverkehr: Was wollen wir hier wirklich? Dieser verbindet die Schweiz und leistet einen Beitrag an den Zusammenhalt unter den Regionen. Wir haben heute ein Kooperationssystem mit guten Verkehrsangeboten, eng abgestimmten Fahrplänen und dem Prinzip «eine Reise, ein Ticket». Wenn wir in eine Wettbewerbswelt wechseln oder Elemente davon einführen, führt das dazu, dass die Kooperation, mit der sich die Schweiz auszeichnet, geschwächt wird. Soll in Kenntnis von Risiken und Nebenwirkungen ein Systemwechsel vollzogen werden, stellt sich die SBB diesem selbstverständlich.

Die Infrastruktur unseres Landes – Strassen, Schienen, Telekommunikation und Energie – ist die Basis für die Wettbewerbsfähigkeit und die Lebensqualität der Schweiz. Hier gibt es noch bedeutende Potenziale: aus volkswirtschaftlicher und aus unternehmerischer Sicht. Die Bahn hat eine lange Tradition und wird zu einem grossen Teil physisch bleiben. Aber wir müssen weiter automatisieren, um die Infrastruktur noch effizienter zu nutzen. Mit dem Brancheninnovationsprogramm «smartrail 4.0» können wir aus der heutigen Infrastruktur 30 Prozent mehr Kapazität herausholen. Zusammen mit dem Bund packen wir das digitale Planen und Bauen mittels Building Information Modeling (BIM) an.

Die Schweiz braucht eine «swiss.digital.infrastructure» für die unabhängige, sichere und vertrauenswürdige Aufbewahrung und den Austausch von Daten für Geschäftsbeziehungen und den Kontakt von Bevölkerung und Verwaltung. Die einzelnen Komponenten, zum Beispiel die E-ID oder Datenschutztechnologien, sind in Arbeit. Eine ganzheitliche

Architektur fehlt jedoch. Als SBB brauchen wir eine solche «swiss.digital.infrastructure», um Mobilitätsdaten für Kunden sicher aufzubewahren, die Verkehrsflüsse optimal zu lenken, die Auslastung zu verbessern und die Anlagen besser zu dimensionieren. Die Schweiz braucht eine ganzheitliche digitale Infrastruktur auch für die Entwicklung der Städte und Regionen, für E-Government, im Bereich Gesundheit oder Energie, für die Konnektivität oder den Datenschutz.

Bei allem Potenzial, das die Digitalisierung bietet: Der Kontakt von Mensch zu Mensch bleibt wichtig, die richtige Balance zwischen physisch und digital ist entscheidend. Darum beraten wir unsere Kunden auch künftig persönlich und unterstützen unsere Mitarbeitenden im digitalen Wandel. Zentral für unsere Kunden sind bessere und günstigere Angebote und Services – zum Beispiel automatisches Ticketing, personalisierte Kundeninformationen im Störfall oder faire Entschädigungen für von der SBB verantwortete Verspätungen.

Am Ende geht nichts ohne Vertrauen. Es braucht mehr Mut zu Risiken, und es braucht eine Kultur, die es uns erlaubt, gemeinsam mit unseren Partnern aus Fehlern zu lernen. Auch das Unternehmen richten wir weiter auf Vertrauen, selbst gesteuerte Ambition sowie grössere Handlungsspielräume für die Mitarbeitenden aus. Angesichts der zunehmenden Dynamik in Markt und Regulation rücken wir die stärkere Delegation in die Regionen und zu den Projekten sowie raschere und einfachere Entscheide in den Mittelpunkt. Indem die SBB mit starken Regionen schneller auf Kundenanliegen reagiert, werden die regionale Pünktlichkeit, die Kundeninformationen im Störfall und die Kundenzufriedenheit verbessert.

Die SBB geht als starke Eisenbahn, vertrauenswürdiger Mobilitätsdienstleister und attraktiver Entwicklungspartner in die Zukunft. 2019 werden wir den Léman Express in Betrieb nehmen. Wir werden voraussichtlich so viele Reisende wie noch nie an Grossveranstaltungen bringen, etwa ans Eidgenössische Turnfest oder an die Fêtes des Vignerons. Und mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels Ende 2020 ist die NEAT vollendet und wird der Quantensprung in Europas Mobilität Realität.

Wir danken unseren Mitarbeitenden. Sie sind das Gesicht der SBB und immer für unsere Kunden da, auch wenn mal etwas schief läuft. Und wir danken unseren Kunden, Bund und Kantonen sowie der Schweizer Bevölkerung für das Vertrauen und wünschen allen eine gute Fahrt.



Monika Ribar  
Präsidentin des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer  
CEO SBB AG

## Eine starke Bahn für die Schweiz.

Im Jahr 2018 hat die SBB erneut mehr Passagiere pro Tag befördert als im Vorjahr. Jeden Tag sind 1,25 Millionen Reisende und 8917 Personenzüge auf unserem Netz und in unseren 793 Bahnhöfen unterwegs – Tendenz steigend.

### Gutes Ergebnis.

Das Konzernergebnis stieg um 169 auf 568 Millionen Franken. Davon stammen 102 Millionen Franken aus den Bereichen Regionalverkehr und Infrastruktur; diese werden gemäss gesetzlichen Vorgaben den spezialrechtlichen Reserven zugewiesen. Auch die frei verfügbaren 467 Millionen Franken aus den eigenwirtschaftlichen Bereichen

werden gänzlich ins Bahnsystem investiert, zum Beispiel in Rollmaterial. Das Konzernergebnis ermöglicht hat auch das 2016 gestartete Effizienzprogramm «RailFit20/30». Dieses ist mit Einsparungen von 1131 Millionen Franken per Ende 2018 gut auf Kurs: Wir haben Verwaltungskosten gesenkt, die Produktivität beim Personen- und Güterverkehr wie auch bei der Infrastruktur gesteigert sowie bei Investitionen und Beschaffungen mit weniger Mitteln mehr erreicht. Im Vergleich zum Vorjahresergebnis sind Sondereffekte weggefallen: die Wertberichtigung von SBB Cargo sowie Restrukturierungsrückstellungen im Umfang von 208 Mil-

lionen Franken. Umgekehrt sind die Gewinne aus Immobilienverkäufen 2018 zurückgegangen. Bei der weiteren Umsetzung von «RailFit20/30» bleiben höhere Kundenzufriedenheit, Sicherheit und Pünktlichkeit vorrangig: Hier machen wir keine Kompromisse.

Der Gewinn bleibt gänzlich im Bahnsystem. Der Ergebnisbeitrag der abgeltungsberechtigten Bereiche Infrastruktur und Regionalverkehr ist zweckgebunden, fliesst gemäss Vorgaben in die spezialgesetzlichen Reserven und bleibt für diese Bereiche reserviert.

Die bestellten Leistungen von Bund und Kantonen für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur, den Regionalverkehr sowie Ausbauten stiegen gegenüber dem Vorjahr um 2,8 Prozent auf 3466 Millionen Franken.

### Kunden und Besteller profitieren.

Die Produktivitätssteigerungen ermöglichten es uns, im letzten Jahr mit Sparbilletten Preissenkungen im Umfang von 80 Millionen Franken umzusetzen, 30 Millionen mehr als angekündigt. So haben wir fünf Millionen Sparbillette verkauft, an Spitzentagen rund 30 000. Diese führten zu Mehrverkehr für den gesamten ÖV und haben eine Lenkungswirkung auf schwach ausgelasteten Zügen: Ein Drittel der Kunden hat die Fahrt nur dank dem verfügbaren Rabatt unternommen. Jeder vierte Kunde änderte seine Reisezeit. 20 Prozent unternahmen die Reise mit der Bahn statt mit dem Auto.

Auch haben wir in die Sauberkeit der Züge investiert und die Preise in der Bahngastronomie gesenkt. Um die Wartezeiten für Kunden weiter zu reduzieren, haben wir in Spitzenzeiten an Schaltern und im Contact Center Brig mehr Mitarbeitende eingesetzt. Für diese Preis- und Qualitätsverbesserungsmassnahmen hat die SBB 2018 insgesamt 156 Millionen Franken aufgewendet. Die aufgrund eines Fehlers des Anbieters für Graffitienschutz äusserlich verschmutzten IC2000-Wagen werden wir bis im Frühling reinigen.

Dank des guten Ergebnisses können wir das Preis-Leistungs-Verhältnis für unsere Kunden weiter verbessern und weiter in Service und Qualität investieren: Es sind

Dank des guten Ergebnisses investieren wir weiter in Service und Qualität.

wiederum Sparbillette geplant, zudem Gutscheine für Abonnementkunden und Verbesserungen im Catering, bei der Kundeninformation und der Reinigung.

Dank Produktivitätssteigerungen bei der Infrastruktur konnten wir den Bahnstrompreis im Umfang von jährlich 23 Millionen Franken senken. Dies kommt allen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr zugute. Als Besteller profitieren Bund und Kantone vom verbesserten Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr. Die Produktivitätssteigerungen ermöglichen es der SBB auch, beim Bundesamt für Verkehr per 2021 oder, falls möglich, früher Trassenpreissenkungen im Umfang von rund 100 Millionen Franken zu beantragen. Das hilft allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, ihr Preis-Leistungs-Verhältnis zugunsten der Kunden zu verbessern, und stärkt ihre Wettbewerbsfähigkeit in der Mobilitäts- und Logistikkette.

## Nachwuchsförderung.

Im ÖV-Ausbildungsverbund «login Berufsbildung AG» wurden 2018 1620 Lernende in 25 Berufen mit Lehrplatz bei der SBB ausgebildet. 430 dieser Ausbildungsplätze befinden sich in sogenannten Junior Business Teams, in denen die Lernenden – gecoacht von Berufsbildenden – die Verantwortung für die ganze Wertschöpfungskette tragen. 447 Lernende schlossen im letzten Jahr ihre Lehre bei der SBB ab.



## Pünktlichkeit zum Teil ungenügend.

Die Kundenzufriedenheit ist im Personenverkehr und im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Bei SBB Immobilien blieb sie konstant.

Rückläufig war die Kundenpünktlichkeit: 90,1 Prozent der Fahrgäste kamen pünktlich an; die Anschlüsse erreichten 97,0 Prozent. Unbefriedigend war die Pünktlichkeit in der Romandie und im Tessin sowie im vierten Quartal auf stark ausgelasteten Strecken wie Bern–Zürich.

Die Pünktlichkeit beeinflusst hat, dass die SBB so viel Unterhalt gemacht hat wie noch nie, zeitgleich mit Ausbauten der Infrastruktur; diese Baustellen erforderten zahlreiche Streckensperrungen. Gleichzeitig hat die SBB das Angebot ausgebaut und wie üblich viele Zusatzverkehre bewältigt, beispielsweise für Grossveranstaltungen wie die Street Parade oder Schulreisetage. Fehlenden Kapazitäten der verspäteten Fernverkehr-Doppelstockzüge von Bombardier machten es notwendig, älteres Rollmaterial länger und intensiver einzusetzen. Hinzu kamen unterschiedliche technische Störungen ohne systematische Ursachen an Lokomotiven, Wagen, Stellwerken, Fahrleitungen oder IT-Systemen. Weitere Gründe waren Verspätungen aus dem Ausland und leider auch Personunfälle.

Die SBB plant, verspäteten Reisenden mehr von den Reisekosten zurückzuerstatten. Ab einer Verspätung von 60 Minuten erhalten unsere Kunden heute einen Kaffeebon und im Fernverkehr den Sorry-Railcheck über 10 (2. Klasse) bzw. 15 Franken (1. Klasse). Künftig wollen wir den halben Ticketpreis und in gravierenden Fällen sogar den vollen Preis rückerstatten. Damit wollen wir im Sinne eines unternehmerischen Entscheids über die Branchenregelung hinausgehen, bei der höchstens die Hälfte des Ticketpreises rückerstattet wird. Erste Schritte setzen wir 2019 um.

Die Sicherheit blieb auf hohem Niveau: Es gab weniger Berufs-, Rangier- und Zugunfälle als im Vorjahr. Sicherheit und Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs bleiben unsere obersten Ziele. Mit einem umfassenden Sicherheits- und Qualitätsprogramm wollen wir uns weiter verbessern: etwa bei der Rangier- oder der Baustellensicherheit sowie bei der Pünktlichkeit oder der Kundeninformation.

### Energie und CO<sub>2</sub> eingespart.

Energie spielt eine zentrale Rolle bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität – sei es der Bahnstrom, der Haushaltsstrom oder die Wärmeenergie zur Beheizung von Gebäuden. Mit einem umfangreichen Massnahmenpaket haben wir 2018 382 GWh Energie eingespart und die Energiekosten damit um 32 Millionen Franken reduziert.

2018 haben wir zudem 62 803 Tonnen CO<sub>2</sub> im Vergleich zu 2010 eingespart und damit unser Jahresziel übertroffen. Dies haben wir erreicht dank Verzicht auf fossile Heizungen bei SBB Immobilien und der bereits erfolgten Auslieferung von neuen Hybridlokomotiven bei SBB Cargo.

Die Bahn ist ein ressourcenschonendes Verkehrsmittel, auch bezüglich Landverbrauch: Beim Personenverkehr liegt der Flächenverbrauch um den Faktor zweieinhalb bis drei tiefer als beim Strassenverkehr. Der Flächenverbrauch des Güterverkehrs auf dem SBB eigenen Netz ist um den Faktor sieben bis neun tiefer als beim schweren Strassengüterverkehr.

### Mit «SBBagil2020» bereit für die Zukunft.

Um die SBB noch stärker auf die Kunden auszurichten und auf die weiter zunehmende Dynamik im Wettbewerb und in der Regulation vorzubereiten, haben wir mit dem Programm «SBBagil2020» erste Massnahmen umgesetzt.

Den Personenverkehr haben wir konsequent auf das Kerngeschäft ausgerichtet. Wir wollen die Kundenzufriedenheit erhöhen, die Pünktlichkeit steigern und die Information im Störfall verbessern. In der Bahnproduktion steuert SBB Personenverkehr darum die Bereiche Rollmaterial, Lok-, Zug-, Reinigungs- und Rangierpersonal neu aus einer Hand. Um im Störfall schneller und klarer informieren zu können, fassen wir diese Leistungen an den Standorten der vier Betriebszentralen Lausanne/Renens, Olten, Zürich-Flughafen und Pollegio zusammen.

## Mit starken Regionen näher zu den Kunden.

Indem die SBB schneller auf Kundenanliegen reagiert, werden die regionale Pünktlichkeit, die Kundeninformationen im Störfall und die Kundenzufriedenheit verbessert. Darum haben wir die regionale Verantwortung und Verankerung weiter verstärkt. Die SBB Regionen haben mehr Entscheidungskompetenzen erhalten. Die Regionalleitenden West, Mitte, Ost und Süd verantworten heute den Gesamtauftritt der SBB und steuern die regionale Kundenzufriedenheit sowie die Qualität im Betrieb und in der Kundeninformation. Sie sind zuständig für die regionalen Gesamtperspektiven, das heisst, sie stimmen die Mobilitätsentwicklung, die Ausbauten der Bahninfrastruktur und die Arealentwicklung der SBB aufeinander ab. Sie sind die primären Ansprechpartner für die Kantone und stellen somit einen direkten Informationsaustausch sicher.

Es ist klar, dass grössere Veränderungen im Unternehmen bei den Mitarbeitenden Fragen und Verunsicherungen auslösen. Darum setzen wir die Veränderungen Schritt für Schritt um und legen viel Wert auf eine transparente Information.

## Innovation bei SBB Cargo.

Ab März 2019 testet SBB Cargo als erste Güterbahn Europas in einem Pilotprojekt den Einsatz der automatischen Kupplung und Bremsprobe im kombinierten Verkehr. Güterwagen und Rangier- und Streckenloks wurden in den vergangenen Monaten umgebaut und kommen im kombinierten Binnenverkehr zum Einsatz.



## Gutes Ergebnis im Personenverkehr.

Im Personenverkehr haben wir ein gutes Ergebnis erzielt. Dies ist auf höhere Erträge, die positive Entwicklung bei den Verbänden sowie die sehr gute Kostenproduktivität zurückzuführen. Der internationale Personenverkehr ist trotz längerer Streiks in Frankreich ebenfalls gut unterwegs. Positiv ausgewirkt hat sich insbesondere die gesteigerte Nachfrage auf der Nord-Süd-Achse.

Die Personenkilometer sind gegenüber dem Vorjahr weniger stark gestiegen als die Personenverkehrserträge. Die Hauptgründe sind, dass die Reisenden kürzere Strecken gefahren sind und ihre Abonnemente weniger ausgenutzt haben als im Vorjahr. Das gute Ausflugs Wetter 2018 führte zu gutem Freizeit- und Tageskartengeschäft.

### Trend zu digitalen Billetten setzt sich fort.

Die Anzahl Generalabonnemente ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Prozent, diejenige der Halbtaxabonnemente um 2,6 Prozent gestiegen. Damit haben wir mehr Stammkunden als je zuvor: Über drei Millionen Reisende haben ein Halbtax- oder ein Generalabonnement; das sind rund 36 Prozent der Schweizer Bevölkerung.

Der Trend zu digitalen Billetten setzt sich fort. Erstmals hat die SBB mehr als 100 Millionen Billette verkauft. Dazu haben insbesondere die digitalen Verkaufskanäle [sbb.ch](http://sbb.ch) und SBB Mobile beigetragen: Sie haben um 37 Prozent zugelegt. Der Absatz an Schaltern und auch an Automaten ist gesunken.

Die Online-Services werden wir weiter vereinfachen, individualisieren und personalisieren: etwa mit dem automatischen Ticketing «Easy Ride» auf der SBB Mobile App, der Einführung von TWINT oder der Möglichkeit eines Logins über die SwissID auf dem Swiss Pass. Eine Mehrheit der digitalen Touchpoints zwischen der SBB und unseren Reisenden ist bereits barrierefrei. In Zusammenarbeit mit der Stiftung «Zugang für alle» für behindertengerechte Technologienutzung weiten wir dieses Angebot stetig aus.

### Persönliche Beratung bleibt.

Auch angesichts des Trends hin zu immer mehr digitalen Billetten: Unseren Kunden bieten wir nach wie vor eine persönliche Beratung an. In den über 150 Reisezentren der SBB und an den meistfrequentierten Bahnhöfen können sich unsere Kunden zu sämtlichen Angeboten für Reisen in der Schweiz und ins Ausland persönlich beraten lassen und auch Tickets beziehen.

Auch wenn der Absatz an Billettautomaten gesunken ist, bleiben diese ein wichtiger Vertriebskanal. Es wird auch in Zukunft an jedem Halteort mindestens einen Billettautomaten geben. Kundinnen und Kunden, die Hilfe bei der Bedienung der Billettautomaten benötigen, erhalten unter einer Gratis-Telefonnummer und via Hotline «Rail Service» rund um die Uhr Unterstützung.

Für Kundinnen und Kunden, die sich noch nicht mit den digitalen Verkaufskanälen auseinandergesetzt haben, bieten wir im Schul- und Erlebniszug Schulungen für Erwachsene an. Die Teilnehmenden erfahren unter anderem, wie sie über die App SBB Mobile ein Billett kaufen können oder wie die Fahrplanabfrage per Touch-Fahrplan funktioniert.

---

Es wird auch in Zukunft an jedem Halteort einen Billettautomaten geben.

---

### Harzige Inbetriebnahme der neuen Doppelstockzüge.

Harzig verläuft die Inbetriebnahme der neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge. Dafür bitten wir unsere Kunden um Entschuldigung. Die neuen Züge konnten auf der Strecke St. Gallen–Genf Flughafen nicht wie geplant ab Fahrplanwechsel eingesetzt werden. Wir setzen zusammen mit dem Lieferanten Bombardier alles daran, sie möglichst rasch zuverlässig einzusetzen.

Die neuen Züge sind bis zu 400 Meter lang und bieten knapp 1300 Sitzplätze. Wären so viele Reisende auf der Strasse unterwegs, benötigte man dafür bei durchschnittlichem Besetzungsgrad 825 Autos. Diese ergäben aneinandergereiht eine Länge

von 3,6 Kilometern oder verteilt auf drei Spuren einen Autobahnabschnitt von 1,2 Kilometern. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss wäre dabei um über 1500-mal höher als bei der Fahrt mit dem Zug.

Die Schäden durch Vandalismus am Rollmaterial haben 2018 erneut zugenommen und liegen bei 5,8 Millionen Franken. Die Zahl der Graffitifälle nahm um 29 Prozent zu, die Schadenssumme stieg um 43 Prozent auf 3 Millionen Franken an, denn es werden immer grössere Flächen versprayed. Die SBB arbeitet eng mit den Strafverfolgungsbehörden zusammen und bringt jeden Fall zur Anzeige. Anfang 2019 konnten gleich mehrere Sprayergruppen zur Verantwortung gezogen werden.

## Eventjahr 2019.

2019 steht im Zeichen des Eventverkehrs: Wir werden als Transportdienstleisterin so viele Grossveranstaltungen wie noch nie begleiten: vom Eidgenössischen Turnfest bis zu den Fêtes des Vignerons oder dem Züri Fäscht. Hinzu kommen wie jedes Jahr viele Openairs, Konzerte, Messen und Volksfeste.



### Engagement für barrierefreies Reisen.

Barrierefreies Reisen für Kundinnen und Kunden ist uns ein grosses und in der Strategie verankertes Anliegen. Entsprechend unternehmen wir grosse Anstrengungen und Investitionen, um mobilitätseingeschränkten Personen – z. B. Reisenden im Rollstuhl, älteren Personen, Reisenden mit Kinderwagen oder grossem Gepäck – das möglichst hindernisfreie Nutzen der Züge zu ermöglichen.

Die SBB investiert erhebliche Mittel in die Barrierefreiheit ihrer Züge und, wo nötig, in ergänzende Hilfe. So unterhält die SBB das SBB Call Center Handicap, das mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden bei der Planung und Durchführung von Zugreisen zur Seite steht. Reisende im Rollstuhl, Geh- und Sehbehinderte sowie geistig Behinderte erhalten kostenlose Unterstützung beim Ein- und Aussteigen. Allein im Jahr

2018 organisierte die SBB für rund 10 Millionen Franken knapp 150 000 solcher Einsätze. Dafür standen schweizweit 78 Mitarbeitende im Einsatz. Aktuell können 78 Prozent aller möglichen Verbindungen mit dem Rollstuhl genutzt werden, d. h. entweder selbstständig oder mit Unterstützung von Mitarbeitenden der SBB.

Bis Ende 2018 hat die SBB 352 Bahnhöfe angepasst: Somit können 61 Prozent der Reisenden in den Bahnhöfen der SBB durch Perronerhöhungen, Rampen und Lifte barrierefrei ein- oder aussteigen. Bis Ende 2023 wird die SBB voraussichtlich 213 weitere Bahnhöfe umbauen. Dadurch werden 93 Prozent der Reisenden barrierefrei ein- und aussteigen können. In den Leistungsvereinbarungen mit dem Bund 2017 bis 2024 ist vorgesehen, dass in den barrierefreien Bahnzugang über eine Milliarde Franken investiert wird.

Bei der Beschaffung der neuen Doppelstockzüge hat die SBB die Vorgaben des öffentlichen Beschaffungsrechts (BöB/VöB) und des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) eingehalten. Um den internationalen Verkehr sicherstellen zu können, müssen wir uns zudem an die europäischen Vorschriften und Normen halten, beispielsweise bezüglich Raumprofil und Einstiegshöhe. Dadurch erhöht sich die Komplexität der Fahrzeug-

konstruktion im Vergleich zu einem Fahrzeug, das nur im Nahverkehr eingesetzt wird. Ein Kauf «ab Stange» ist nicht möglich. Die Rampen im Eingangsbereich erfüllen mit einer Neigung von 15 Prozent die geltende Norm (TSI PRM: Technische Spezifikationen für die Interoperabilität für Personen mit reduzierter Mobilität). Damit ist sichergestellt, dass die Züge wie geplant ab spätestens 2030 für die Verkehre nach München eingesetzt werden können. Zudem schafft die SBB damit die Basis für mögliche zusätzliche Verkehre in Deutschland und Österreich.

---

## Der Mobilfunkempfang im Zug ist im internationalen Vergleich hervorragend.

---

### Test für Gratisinternet im Zug.

Der Mobilfunkempfang in den Schweizer Zügen ist im internationalen Vergleich hervorragend. Das hat die Fachzeitschrift «Connect» in ihrem Test Anfang Jahr erneut bestätigt. Beim Datenempfang etwa erreichen die Schweizer Mobilfunkanbieter bis zu 95 Prozent der möglichen Punkte, für Österreich liegen die Werte bei 61 Prozent und für Deutschland bei 42 Prozent.

Die hohe Anzahl Antennen entlang der Strecken bringt den besseren Service als eine WLAN-Verbindung im Zug. Deshalb investiert die SBB gemeinsam mit den Mobilfunkanbietern laufend in die Verbesserung der Mobilfunkversorgung der Bahnstrecken, Tunnels und Züge.

Auf Basis der bestehenden Mobilfunkversorgung führt die SBB einen Technologietest für Gratisinternet im Zug durch. Für Kunden, die keine Flatrate haben, bieten wir mit «SBB FreeSurf» eine Neuerung. Nach der einmaligen Anmeldung über die SBB-FreeSurf-App übernimmt die SBB die Verbindungskosten, und die Kunden surfen gratis im Internet. Anstelle des extra anzuwählenden WLAN-Anschlusses, der ja zudem häufig langsamer ist als der direkte Mobilfunk, behalten die Reisenden damit ihre gewohnte Verbindung mit dem Smartphone bei. Für die Kosten kommt die SBB auf.

## Offensive Qualité Clients.

Mit der «Offensive Qualité Clients» arbeiten wir auf der Strecke Lausanne–Genève daran, trotz intensiver Bautätigkeit die Auswirkungen auf unsere Kunden so gering als möglich zu halten. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Pünktlichkeit.



### Immobilien: Wachstum grösser als im Schweizer Detailhandel.

SBB Immobilien erreichte mit 339 Millionen Franken ein tieferes Ergebnis als im Vorjahr. Das Immobilienergebnis der SBB wird für den Unterhalt der Infrastruktur und für Darlehensrückzahlungen der SBB Pensionskasse verwendet.

Die Drittumsätze in den 32 grössten Bahnhöfen entwickelten sich positiv und lagen um 61 Millionen Franken höher als im Vorjahr und damit über dem Wachstum des Schweizer Detailhandels (+0,1 %). Die drei umsatzstärksten Bahnhöfe sind Zürich, Bern und Luzern. Stark gewachsen sind die Umsätze der Bahnhöfe St. Gallen, Zürich und Genève Cornavin.

Der Erfolg aus Immobilienverkäufen ist von 207 Millionen Franken auf 107 Millionen Franken zurückgegangen. In den nächsten Jahren werden sich die Gewinne aus Immobilienverkäufen auf einem Niveau von rund 60 Millionen einpendeln. Mit unserem Portfolio an Anlageobjekten wollen wir an bahnnahe Standorten eine nachhaltige Wertsteigerung erzielen. Durch eine selektive Investitionsstrategie partizipieren wir an der langfristigen, positiven Wertentwicklung der Topstandorte, unter anderem auch ausgelöst durch die Mehrfrequenz im Bahnverkehr. Mit Verkäufen von weniger attraktiven Arealen und durch das systematische Veräussern von wenig rentablen, unterhaltsintensiven und nicht strategischen Bestandsobjekten setzen wir Liquidität frei und bereinigen unser Portfolio.

Die SBB baut langfristig rund 10 000 neue Wohnungen. Der Anteil preisgünstiger Wohnungen im SBB eigenen Portfolio soll langfristig bei rund einem Drittel liegen. Im Vergleich zu anderen Immobilienunternehmen oder zu Städten und Gemeinden sind wir

damit sehr gut positioniert. Der Anteil preisgünstiger beziehungsweise gemeinnütziger Wohnungen beträgt in den Städten zwischen 10 und 30 Prozent.

Anlässlich der Gestaltung des Areals Neugasse in Zürich führte die SBB mit Interessierten einen Workshop und ein Hallengespräch zum Thema Gewerbe, Kultur und Gemeinschaftsnutzung durch. Die Neubebauung des Areals Neugasse ist ab 2022 vorgesehen.

### BIM als Innovationstreiber.

Die SBB setzt künftig sowohl in der Immobilien- wie auch in der Infrastrukturplanung auf Building Information Modeling (BIM): Mit BIM werden die Schnittstellen beim Planen, Bauen, Betreiben vereinfacht und die Informationsverluste reduziert. Wir rechnen dank BIM mit Einsparungen von über 100 Millionen Franken pro Jahr. Mit BIM hat die Schweiz insgesamt ein Einsparpotenzial von fast 5 Milliarden Franken pro Jahr, davon allein beim Bund 1,5 Milliarden.

### Güterverkehr wieder in schwarzen Zahlen.

SBB Cargo ist mit einem Ergebnis von 12,9 Millionen Franken wieder in den schwarzen Zahlen. Die Sanierungs- und Performancemassnahmen zeigten Wirkung. Allerdings sind 2018 Einmaleffekte aufgetreten: tiefere Abschreibungen aufgrund der Wertberichtigung 2017 oder Verkäufe von Rollmaterial. Dies ist ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zur nachhaltigen finanziellen Stabilisierung.

Ab 2019 entfallen die Subventionen von zuletzt 8 Millionen Franken; sie sind in den vergangenen Jahren schrittweise reduziert worden. Damit erhält SBB Cargo keine direkte Unterstützung mehr durch den Bund. Insgesamt bleibt die Lage angespannt: SBB

Cargo ist voll im Wettbewerb und darauf angewiesen, dass die Bahn dort eingesetzt wird, wo sie ihre Stärken hat und wo die Kunden bereit sind, den entsprechenden Preis zu zahlen.

Der für die Versorgung der Schweiz strategisch bedeutende System-Wagenladungsverkehr hat sich mit einem leichten Umsatzwachstum von 1,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr positiv entwickelt. Der kleinteilige Einzel-Wagenladungsverkehr nahm erneut um 2,4 Prozent ab und steht immer stärker unter Druck. Deshalb überprüft SBB Cargo mit ihren Kunden bis Ende 2019

Alternativen zu einer fixen täglichen Bedienung, etwa gebündelte Lieferungen. So werden für die Kunden Überraschungen vermieden. Die Erfahrungen in den ersten Regionen zeigen: In etwa 60 Prozent der Fälle können bessere Lösungen als bisher auf der Schiene gefunden werden.

Das Ergebnis von Cargo International fällt dank einem Ertragswachstum von 11,6 Millionen Franken mit 6,1 Millionen Franken positiv aus. Die Produktivität war belastet, insbesondere aufgrund der vielen Baustellen auf dem ganzen Netz. Diese haben eine Verlängerung der Strecken, eine Verschlechterung der Zeitfenster sowie nicht passende Anschlussverkehre zur Folge. Die Fahrleistung ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die durch den Betriebsunterbruch bei Rastatt im Vorjahr verlorenen Verkehre konnten weitgehend zurückgewonnen werden.

Seit Januar 2019 ist SBB Cargo eine eigenständige Konzerngesellschaft der SBB. Damit legt die SBB die Basis, um die Drittbeteiligung an der SBB Cargo AG noch in diesem Jahr zu realisieren. Zentral ist, den Kunden im Güterverkehr ein weiterhin hochstehendes Angebot zu bieten und das Unternehmen wettbewerbsfähig auszurichten.

Die Lage bleibt angespannt: SBB Cargo ist voll im Wettbewerb.

Als eigenständiges Unternehmen wird es SBB Cargo möglich sein, die angekündigte finanzielle Minderheitsbeteiligung einfacher umzusetzen. Denn es ermöglicht den Minderheitsinvestoren eine stärkere Mitgestaltung bei der künftigen Ausrichtung des Güterverkehrs auf der Schiene. Die Marktansprache für eine Partnerschaft mit SBB Cargo hat Interessenten aus dem In- und Ausland angezogen. Die Offerten werden derzeit geprüft und verhandelt. Entscheide werden im Verlauf des Jahres fallen.

### Chance Ceneri 2020: Quantensprung in Europas Mobilität.

Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2020 wird das Jahrhundertbauwerk Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT mit einer Gesamtinvestition von 23 Milliarden Franken vollendet. Damit ermöglichen wir einen Quantensprung in Europas Mobilität. Der alte Traum von der Flachbahn für den Schienengüterverkehr von den Nordseehäfen bis zum Mittelmeer wird Wirklichkeit.

## Umweltvorteil.

Die Bahn ist eines der klimafreundlichsten, energieeffizientesten und ressourcenschonendsten Transportmittel. Mit ambitionierten Zielen und wirkungsvollen Massnahmen senken wir auch in Zukunft den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und den Energieverbrauch. Damit sind unsere Reisenden klimafreundlicher und energieeffizienter unterwegs als etwa mit Elektroautos.



Im Personenverkehr wollen wir mit dem Ceneri-Basistunnel die Strecke Zürich–Milano mit einer dreistündigen Reisezeit stabil betreiben. Zudem wollen wir mit der Direktverbindung Lugano–Locarno die Reisezeit bei einer Verdoppelung des Angebots um 50 Prozent reduzieren. Im Güterverkehr ist es unser Ziel, im Rhein-Alpen-Korridor die Transportzeit um zwei Stunden zu reduzieren und zusätzliche Kapazität für mehr als 3000 Stellplätze für Sattelaufleger pro Tag zu schaffen.

Damit Europa näher zusammenrücken kann, gibt es aber noch viel zu tun: den 4-Meter-Korridor rechtzeitig fertigstellen, den Ausbau auf den Zulaufstrecken gemeinsam vorantreiben, Fahrpläne harmonisieren, Baustellen besser koordinieren und den Betrieb und das Störungsmanagement weiter optimieren. Das wollen wir gemeinsam mit unseren Partnern anpacken.

### Weitere Produktivitätssteigerung bei Infrastruktur.

SBB Infrastruktur hat die Produktivität weiter gesteigert. Ermöglicht haben dies hauptsächlich effizienter erbrachte Unterhaltsarbeiten an den Bahn- und Energieanlagen. Das Ergebnis von SBB Infrastruktur beträgt 78,2 Millionen Franken. Das Ergebnis des Bereichs Energie von 24,8 Millionen Franken fliesst in Reinvestitionen von Energieanlagen; dasjenige des Bereichs Netz von 53,3 Millionen Franken fliesst zweckgebunden in die spezialgesetzlichen Reserven für die Zukunft.

Die SBB hat noch nie so viele Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten wie im letzten Jahr ausgeführt, in der Sommerhitze für die Mitarbeitenden unter anspruchsvollen Bedingungen. Damit nähern wir uns dem Volumen, um den Substanzerhalt langfristig sicherzustellen.

Wir werden auch künftig Unterhalts-, Erneuerungs- und Ausbauarbeiten wo sinnvoll zeitlich konzentriert durchführen, wie 2018 mit der Totalsperre und intensivem Bauen zwischen Lausanne und Puidoux-Chexbres oder bei der Sperre des Bahnhofs Luzern über ein Wochenende für einen grossen Weichenumbau. Dabei werden wir die Auswirkungen auf Kunden und auf die Pünktlichkeit sorgfältig abwägen, die Arbeiten

auf Zeiten mit möglichst wenig Kunden legen und Bahnersatzlösungen anbieten. Zeitlich konzentrierte Arbeiten sind nur möglich, wenn genügend qualifizierte Planungs- und Bauspezialisten sowie Baukapazitäten zur Verfügung stehen. Es geht um eine Abwägung im Spannungsfeld von Pünktlichkeit, Verfügbarkeit der Infrastruktur und langfristiger Qualität.

Die Leistungsvereinbarung (LV) 2017–2020 stellt die für die Erneuerung, den Unterhalt und den Betrieb nötigen Mittel zur Verfügung. Die Mittel aus der LV wurden 2018 nicht vollständig verwendet, obwohl die geplanten Leistungen im Unterhalt erreicht wurden. Grund dafür sind einerseits die weiter erhöhte Produktivität sowie Einsparungen; andererseits fehlten bei steigendem Bauvolumen für zusätzliche Unterhalts-, Erneuerungs- und Ausbauprojekte die Ressourcen für Planung und Realisierung. Die SBB wird aus diesen Gründen auch den LV-Zahlungsrahmen 2017–2020 entgegen den ursprünglichen Einschätzungen voraussichtlich nicht ausschöpfen, und zwar im Umfang von geschätzt 250 Millionen Franken oder 3 Prozent, davon 100 Millionen Franken Investitionen und 150 Millionen Franken Betrieb und Unterhalt.

Im letzten Jahr haben wir so viele Unterhaltsarbeiten wie noch nie gemacht.

### Zustand der Anlagen bleibt «gut bis ausreichend».

Die Verfügbarkeit der Infrastruktur hat sich 2018 erhöht: Trotz mehr Verkehr gab es nicht mehr Anlagenstörungen. Der Zustand der Infrastrukturanlagen – Bahn-, Energie- und Telecomnetz – ist gegenüber dem Vorjahr stabil geblieben und wird gemäss Netzzustandsbericht 2018 als «gut bis ausreichend» klassiert. Der Zustand der Fahrbahn wird nach wie vor als nur «ausreichend» bezeichnet, der Zustand der Kunstbauten als «gut» eingestuft. Die SBB hat mit 226 Kilometern mehr Fahrbahnkilometer erneuert (+14 Kilometer) und mehr vorbeugend unterhalten als im Vorjahr: Mit 216 zusätzlichen Kilometern wurden 2018 10 Prozent mehr Schienen geschliffen.

## Mit Innovation Kapazität steigern.

Das Schweizer Bahnnetz soll auch in Zukunft die Bedürfnisse der Kunden decken: mit attraktiven Verbindungen, pünktlichen Zügen und bezahlbaren Billetten. Für immer mehr Reisende braucht es neue Ausbauten, zugleich aber auch neue Lösungen für ein effizienteres Bahnsystem. Wir stehen vor der Herausforderung, die Machbarkeit von Angebotsausbau, reservierten Trassen für den Güterverkehr, mehr Unterhalt und mehr Bauprojekten aufeinander abzustimmen und die gleichzeitige Realisierung sicherzustellen. Der Bund und die SBB wollen das Angebot und die Infrastruktur mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 kundenorientiert und nachhaltig ausbauen. Mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 investiert die Schweiz 11,9 Milliarden Franken ins Bahnnetz. Die Ausbauten werden vom Parlament voraussichtlich 2019 beschlossen, bis 2035 realisiert; von Nutzen sein wird die Infrastruktur bis ins nächste Jahrhundert.

## Mehr Komfort.

Die IC2000-Züge befördern täglich rund 180 000 Reisende und verbinden die grossen Schweizer Städte. Seit letztem Sommer werden die 341 Wagen laufend rundum erneuert. Die Kunden profitieren unter anderem von einem neuen Innen-design, Steckdosen, die direkt in die neuen Abteiltische integriert sind, oder einer Ladefläche für Smartphones. Verbessert wird auch der Mobilfunkempfang dank mobilfunkdurchlässigen Fensterscheiben.



Wir brauchen diese Kapazitätserweiterungen und Engpassbeseitigungen, auch wenn wir künftig mit neuen Technologien mehr aus dem Netz herausholen wollen. Mit dem Brancheninnovationsprogramm «smartrail 4.0» wollen wir die Kapazität im Schienennetz um bis zu 30 Prozent steigern und die Kosten im Vergleich zur traditionellen Technologie um 450 Millionen Franken pro Jahr senken.

## Als starke Bahn die Zukunft gestalten.

Als starke, integrierte Bahn leben wir vom täglichen Effort unserer 32 300 Mitarbeitenden, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit für unsere Kunden zu halten und weiter zu steigern. Diese tägliche Leistung für das Land hat höchste Priorität. Sie ist ein wesentlicher Teil der Zukunftsfähigkeit der SBB.

Es ist aber auch Aufgabe der SBB, sich Überlegungen zur Mobilität der Zukunft zu machen. Die Zukunft gestalten heisst für uns, dass wir uns dem gesellschaftlichen, dem technologischen und dem regulatorischen Wandel stellen und auf die Umwelt Rücksicht nehmen.

Unser Bahnsystem ist bereits heute effizient, qualitativ gut und im Ausland hoch angesehen. Auf dieser Basis analysieren wir, welches die Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft sind und was uns neue Technologien und neue Geschäftsmodelle bringen. Um unseren Kunden auch in der nicht schienengebundenen Mobilität neue Angebote machen zu können, wollen wir mutig Neues ausprobieren: zum Beispiel mit dem weiterentwickelten Angebot von SBB Green Class und neuen Carsharing-Angeboten.

## Mensch bleibt im Zentrum.

Im Zentrum stehen für uns die Menschen mit ihren sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen. Wichtig dabei ist, wie sich das Arbeits- und das Freizeitverhalten ändern, wie die Automatisierung voranschreitet, wie sich diese auf den Arbeitsmarkt auswirkt und wie die Bevölkerungs- oder die Raumentwicklung vonstattengeht. Klar ist für uns: Die richtige Balance zwischen persönlich und automatisch, physisch und digital bleibt wichtig.

Wir sind uns bewusst, dass der digitale Wandel für unser Unternehmen, unsere Arbeitsplätze und unsere Mitarbeitenden auch Risiken birgt. Als einer der grössten Arbeitgeber des Landes haben wir darum zusammen mit den Sozialpartnern einen Fonds zur unternehmerischen und sozialpartnerschaftlichen Gestaltung des digitalen Wandels initiiert. Diesen speist die SBB mit zehn Millionen Franken. Mit diesem Fonds wollen wir Studien und Projekte finanzieren. Eine erste Studie soll aufzeigen, wie sich die Berufsbilder verändern, wo Arbeitsplätze entstehen oder wegfallen und welche Kompetenzen in Zukunft gefragt sind. Der Fonds soll aber auch für die Weiterentwicklung jener Berufsgruppen verwendet werden, die sich aufgrund der Digitalisierung stark verändern.

Die Arbeitswelt der Zukunft entwickeln wir mit Programmen, die bei der Führung, bei den Kompetenzen, Arbeitsumgebungen, Organisationsformen und beim effizienten Einsatz neuer Arbeitsmittel ansetzen.

Wir gehen als starke Bahn in die Zukunft, gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden und unseren Partnern, für unsere Kunden, für die Schweiz. So stellen wir sicher, dass wir auch in Zukunft als Service-public-Unternehmen einen wesentlichen Beitrag an die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes leisten.

## SBB Konzern in Zahlen.

<b>Konzernerfolgsrechnung</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>+/-</b>	<b>+/- in %</b>
in Mio. CHF				
Betriebsertrag	9 645	9 442	203	2,2
Betriebsaufwand	-9 059	-8 941	-119	1,3
EBIT vor Wertberichtigung	586	501	84	16,9
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>586</b>	<b>313</b>	273	87,4
Finanzergebnis	-105	-104	-2	1,8
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	107	207	-100	-48,4
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>587</b>	<b>416</b>	171	41,1
Steuern und Minderheitsanteile	-19	-17	-2	9,1
<b>Konzernergebnis</b>	<b>568</b>	<b>399</b>	169	42,5
Infrastruktur Netz <sup>1</sup>	53	53	0	0,1
Regionalverkehr <sup>1</sup>	48	14	34	249,2
aus eigenwirtschaftlichen Bereichen	467	332	135	40,6
Free Cashflow <sup>2</sup>	-215	396	-611	-154,2
Verzinsliche Nettoverschuldung	8 619	8 406	213	2,5
Schuldendeckungsgrad	5,62	5,97	-0,35	-5,9
Entgelte der öffentlichen Hand <sup>3</sup>	2 720	2 666	54	2,0
Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 058	2 030	28	1,4
Abgeltungen Regionalverkehr	653	622	31	5,0
Abgeltungen Güterverkehr	8	13	-5	-41,3

<sup>1</sup> Gewinne werden gemäss gesetzlichen Vorgaben den spezialrechtlichen Reserven zugewiesen.

<sup>2</sup> Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand.

<sup>3</sup> Hinzu kommen Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen (2018: 746 Mio.).

<b>Segmentergebnisse</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>+/-</b>	<b>+/- in %</b>
Einzelabschlüsse in Mio. CHF				
<b>Personenverkehr</b>	241	186	56	29,9
Fernverkehr	176	178	-2	-1,3
Regionalverkehr	48	14	34	249,2
übrige Geschäftsfelder	17	-6	23	-369,5
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr (%)	61,8	61,2	0,6	1,0
<b>Immobilien<sup>1</sup></b>				
vor Ausgleichszahlungen	339	435	-96	-22,1
nach Ausgleichszahlungen	10	10	0	4,1
<b>Güterverkehr<sup>2</sup></b>	13	-239	252	-105,4
Cargo Schweiz	8	-245	253	-103,5
Cargo International	6	8	-2	-26,6
<b>Infrastruktur<sup>3</sup></b>	78	100	-21	-21,5
Energie	25	46	-22	-46,5
Netz	53	53	0	0,1

<sup>1</sup> Ausgleichszahlungen (inkl. Zinsanteil) von 150 Millionen Franken für Infrastruktur und 178 Millionen Franken für die Pensionskasse.

<sup>2</sup> Cargo Schweiz: 2017 inkl. Wertberichtigung von 189 Millionen Franken und Restrukturierungsrückstellungen von 19 Millionen. Cargo International: Die SBB hält 75 Prozent der Aktien.

<sup>3</sup> Inkl. Ausgleichszahlung.

<b>Mitarbeitende, Mengen und Leistungen</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>+/-</b>	<b>+/- in %</b>
<b>Mitarbeitende (FTE)</b>	32 309	32 754	-446	-1,4
<b>Personenverkehr</b>				
Passagiere pro Tag (Mio.)	1,25	1,24	0,01	0,8
Personenkilometer (Mio.)	18 608	18 501	107	0,6
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (%)	27,9	27,5	0,4	1,4
Billettkäufe (Mio.)	107,4	98,9	8,5	8,6
Selbstbedienungsquote (%)	87,9	84,8	3,2	3,7
davon digitale Kanäle (%)	41,2	32,7	8,5	26,0
<b>Immobilien</b>				
Mietertrag Dritte (Mio. CHF)	502	480	22	4,6
<b>Güterverkehr</b>				
Nettotonnenkilometer (Mio.) <sup>1</sup>	16 974	16 699	276	1,7
Beladene Wagen SBB Cargo AG (Schweiz)				
System-Wagenladungsverkehr	573 101	569 360	3 741	0,7
Einzel-Wagenladungsverkehr	68 370	69 370	-1 000	-1,4
Ganzzüge	225 107	217 695	7 412	3,4
<b>Infrastruktur</b>				
Trassenkilometer (Mio.)	182,3	182,3	0,1	0,0
Netznutzungseffizienz (Züge pro Hauptgleis und Tag)	77,7	78,4	-0,7	-0,8

<sup>1</sup> Konsolidierte Angabe für SBB Cargo AG und SBB Cargo International AG.

reporting.sbb.ch

## Mittelflüsse der SBB 2018.

In Mio. CHF und Wachstum gegenüber 2017

## Mittelherkunft

**9341 (-0,1 %)**

## Kunden

**63 %****5876 (-1,7 %)**Kundenumsatz  
5732 (+2,5 %)Personenverkehrserträge  
3393 (+2,3 %)Übrige  
144Güterverkehrserträge  
868 (+3,6 %)Nebenerträge  
841 (+1,7 %)Mietserträge  
508 (+4,5 %)Übrige Erträge  
122 (-3,2 %)Verkäufe von Immobilien  
143 (-62,7 %)Devestitionen Finanzanlagen  
2 (-41,9 %)

## Bund

**31 %****2927 (+3,8 %)**Entgelte für bestellte Leistungen  
Betrieb, Unterhalt und Erneuerung  
(Leistungsvereinbarung) 1808 (+0,9 %)  
davon Darlehen  
-117 (-3,8 %)Entgelte für bestellte Leistungen  
Ausbau (Darlehen)  
637 (+11,5 %)Entgelte für bestellte Leistungen RPV  
312 (+5,5 %)Übrige Beiträge  
170 (+6,0 %)

## Kantone

**6 %****539 (-2,4 %)**Abteilungen RPV  
341 (+4,6 %)Sonderfinanzierte Darlehen  
169 (-7,1 %)Übrige Beiträge  
29 (-34,7 %)

Den grössten Anteil zu den Erträgen der SBB steuern die Kunden bei (63%), u. a. durch Ticketverkäufe im Personenverkehr, aber auch durch Mieterträge aus Bahnhöfen und anderen SBB Immobilien sowie durch Güterverkehrsleistungen. Zudem trägt der Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung (LV) Mittel für den Betrieb und den Unterhalt der Bahninfrastruktur bei. Im Regionalen Personenverkehr (RPV) wird das Angebot durch die öffentliche Hand (Bund und Kantone) bestellt. Jene Kosten, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind, werden durch den Bund in Form von Entgelten vergütet. Insgesamt stammen 37% der Mittel von der öffentlichen Hand (31% Bund, 6% Kantone).



## SBB

Personenverkehr  
109 (-26,9 %)Immobilien  
-437 (<-100 %)Güterverkehr  
26 (>100 %)Infrastruktur  
-50 (<-100 %)Konzernbereiche  
138 (-55,1 %)Free Cashflow  
-215 (<-100 %)

## Mittelverwendung

**9556 (+6,7 %)**

## Mitarbeitende

**44 %****4226 (+0,3 %)**Ordentliche Löhne/  
Sozialversicherungsleistungen  
4226 (+0,3 %)Lieferanten und  
Geschäftspartner  
**55 %****5232 (+12,8 %)**Investitionen  
2778 (+0,7 %)Sonstiger Betriebsaufwand  
1735 (+4,8 %)Material  
345 (-4,2 %)Übrige Mittelflüsse  
374 (>100 %)Vorsteuerminderung  
98 (-1,3 %)**Mehrwertsteuer 1 %**

Die grössten Positionen im Aufwand sind Löhne und Sozialversicherungsleistungen für die Mitarbeitenden (44%). Daneben bezahlt die SBB Lieferanten und Geschäftspartner für Material und Dienstleistungen (55%).

Da die SBB 2018 mehr Mittel aufgewendet als eingenommen hat, ergibt sich insgesamt ein negativer Free Cashflow in der Höhe von CHF -215 Mio.





# Corporate Governance. Offen und verständlich.

Die Unternehmensleitung der SBB pflegt gegenüber der Öffentlichkeit eine offene und verständliche Corporate Governance: Sie setzt sich für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Verantwortung, Kompetenzen, Leistung und Entlohnung ein.

## Rechtsform und Konzernstruktur.

Mit einer offenen Berichterstattung 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 so weit wie möglich an der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (2016) sowie am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2016). Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.

### Rechtsform.

Das Unternehmen «Schweizerische Bundesbahnen SBB» ist eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Bern. Sie basiert auf dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998.

### Struktur.

Das Organigramm der SBB ist auf der Seite gegenüber zu finden.

Die 100-Prozent-Tochtergesellschaft SBB Cargo AG ist eine selbstständige juristische Person und wird bis Ende 2018 wie eine Division geführt. Ab 2019 ist die SBB Cargo AG keine Division mehr und wird als Konzerngesellschaft geführt. Die Divisionen und Konzernbereiche führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzern- und assoziierten Gesellschaften sind im Beteiligungsverzeichnis aufgeführt (vgl. Seite 70). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

Die Divisionen und Konzernbereiche 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. Die Beteiligung wird deshalb nicht konsolidiert.

### Bedeutende Aktionäre.

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

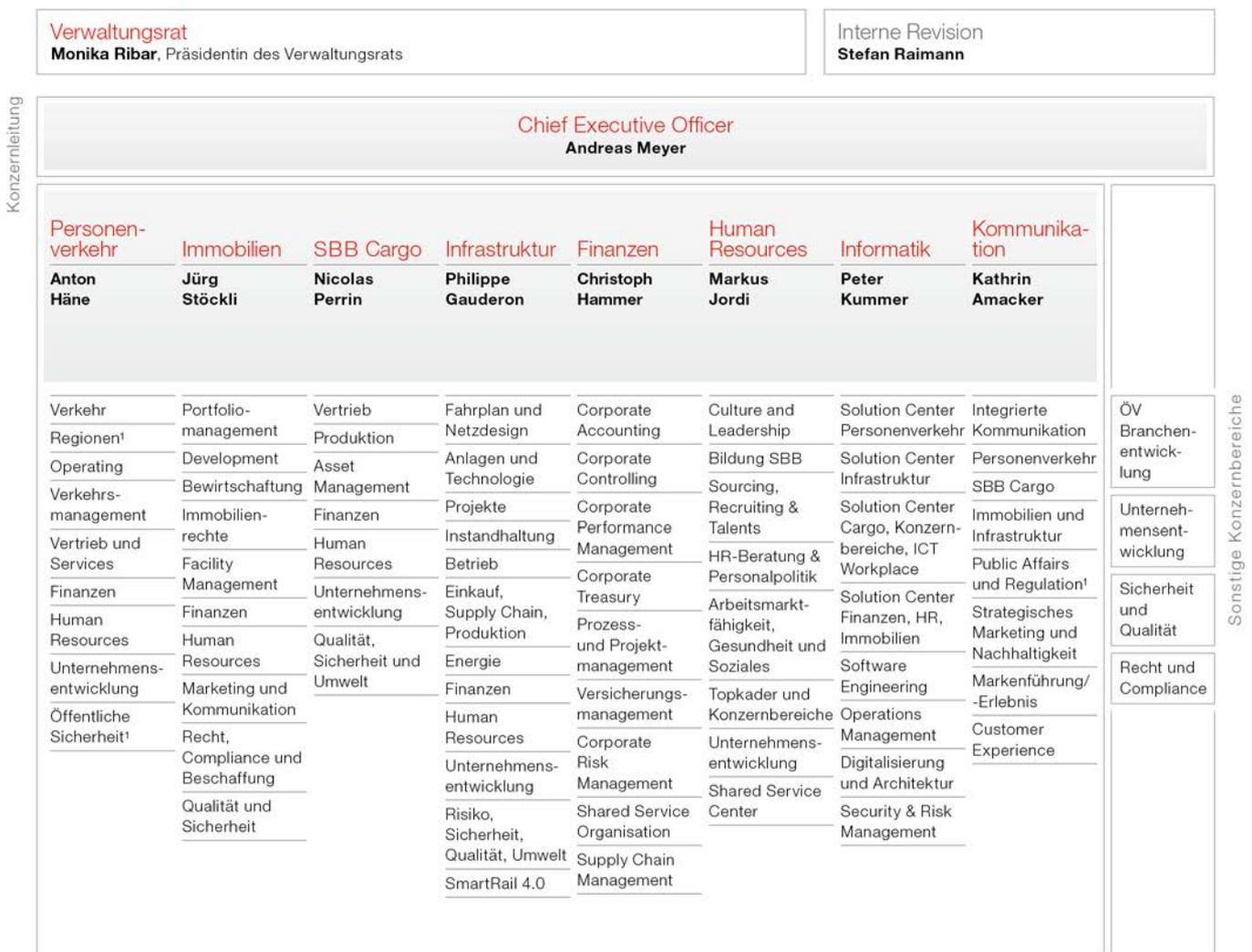
### Kreuzbeteiligungen.

Es bestehen weder bei der SBB noch bei ihren voll konsolidierten Tochtergesellschaften kapital- oder stimmenmässige Kreuzbeteiligungen.

### Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. 12. 2018 neun Milliarden Franken und ist eingeteilt in 180 Millionen Namenaktien mit einem Nennwert von je 50 Franken. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine sowie 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 zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben derjenigen von Art. 7 Abs. 3 des SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

### Organigramm (31. Dezember 2018).



<sup>1</sup> Berichterstattungsrecht/-pflicht an den CEO

## Verwaltungsrat.

Am 31. Dezember 2018 setzte sich der Verwaltungsrat der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen. Der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele, erstattet dem Bundesrat Bericht über deren Erreichung und stellt ihm die zur Überprüfung notwendigen Informationen zur Verfügung. Darüber hinaus kommen dem Verwaltungsrat die unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben nach Obligationenrecht sowie nach dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) zu.

Die Generalversammlung SBB hat gestützt auf Art. 626 f., 647 und 698 des Schweizerischen Obligationenrechts die Statuten SBB revidiert: Der Bundesrat hat sich an seiner Sitzung vom 23. November 2016 für eine Stärkung seiner Steuerungsmöglichkeiten im Bereich der Vergütung des obersten Kaders bundesnaher Unternehmen und Anstalten ausgesprochen. Der Bund nimmt im Vergütungsbereich weniger Rechte wahr, als es die Aktionäre von börsenkotierten Unternehmen seit der Inkraftsetzung der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) tun. Deshalb hat der Bund Massnahmen definiert, mit denen er verstärkt bei den grossen Aktiengesellschaften des Bundes seine Steuerung betreffend Honorare und Entlohnung wahrnehmen will. In den Statuten wurde verankert, dass bei den Konzernleitungsmitgliedern der variable Lohnanteil höchstens 50 Prozent und die Nebenleistungen höchstens zehn Prozent des fixen Basissalärs betragen dürfen. Der Maximalbetrag der Nebenleistungen wird innerhalb dieser Limite durch den Verwaltungsrat festgelegt.



Von links nach rechts: Pierre-Alain Urech, Erich Ammann, Georg Kasperkovitz, Alexandra Post Quillet, Beat Schwab, Daniel Trolliet, Monika Ribar, Peter Siegenthaler, Fabio Pedrina

## Mitglieder des Verwaltungsrats.

Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2018 wurde diese zum einen durch Daniel Trolliet und zum anderen durch Fabio Pedrina wahrgenommen.

Die nachstehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2018, 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 wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

### Monika Ribar (1959, CH)

Verwaltungsratspräsidentin seit 15. Juni 2016, Mitglied seit 2014, lic. oec. HSG Ökonomin, Mitglied des Prüfungsausschusses, des Personal- und Organisationsausschusses, des Risk- und Compliance-Ausschusses, des Ausschusses Politischer Dialog sowie des Ad-hoc-Ausschusses Cargo.

Wesentliche Mandate: Sika AG, Baar, Mitglied, Präsidentin Audit Committee | Chain IQ Group AG, Zürich, Mitglied | Lufthansa AG, Frankfurt a. M. (D), Mitglied des Aufsichtsrats | «Innosuisse», Schweizerische Agentur für Innovationsförderung, Bern, Mitglied des Innovationsrats (bis 18. 5. 2018) | WORLD MINDS Foundation, Zürich, Mitglied des Executive Advisory Boards | Deloitte Advisory Council Schweiz, Council (bis 21. 9. 2018).

### Peter Siegenthaler (1948, CH)

Vizepräsident seit 15. Juni 2016, Mitglied seit 2010, lic. rer. pol., bis Ende März 2018 Vorsitzender des Prüfungsausschusses, danach Mitglied des Prüfungsausschusses, Mitglied des Ausschusses Politischer Dialog und des Ad-hoc-Ausschusses Cargo.

Wesentliche Mandate: Berner Kantonalbank AG, Bern, Mitglied | Schweizer Kulturstiftung Pro Helvetia, Zürich, Mitglied des Stiftungsrats.

### Erich Ammann (1957, CH)

Mitglied seit 15. Juni 2016, Betriebsökonom HWV, Mitglied des Prüfungsausschusses und des Ad-hoc-Ausschusses Cargo.

Wesentliche Mandate: Schindler Holding AG, Hergiswil, Mitglied (seit 20. 3. 2018) | Schindler Aufzüge AG, Ebikon, Präsident.

### Georg Kasperkovitz (1966, A)

Mitglied seit 15. Juni 2016, Dr. techn., MBA, Executive, CEO Consumer Packaging bei Mondi plc, Addlestone, GB und Mitglied des Vorstandes bei Mondi AG, Wien (seit 27. 11. 2018), Mitglied des Risk- und Compliance-Ausschusses und des Ad-hoc-Ausschusses Cargo.

Keine wesentlichen Mandate.

### Fabio Pedrina (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 2. Mai 2017, lic. oec. publ. Uni ZH und Raumplaner ETHZ-NDS/FSU/REG-A, Mitinhaber und Mitglied der Studio Habitat.ch SA, Bellinzona, Vorsitzender des Ausschusses Politischer Dialog.

Wesentliche Mandate: Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), Locarno, Mitglied, Vizepräsident (seit 19. 10. 2018).

**Alexandra Post Quillet** (1967, CH)

Mitglied seit 2012, lic. oec., Teilhaberin der Crescendo Marketing Unternehmensberatung (bis 31. 12. 2018), Vorsitzende des Personal- und Organisationsausschusses. Wesentliche Mandate: HUG AG, Malers, Mitglied | Schenk SA, Rolle, Vizepräsidentin (seit 22. 6. 2018) | Landolt & Cie, Lausanne, Mitglied | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon, Mitglied (seit 19. 1. 2018) | Emmi AG, Luzern, Mitglied (seit 12. 4. 2018) | SwissBoardForum, Bern, Vorstandsmitglied.

**Beat Schwab** (1966, CH)

Mitglied seit 15. Juni 2016, Dr. rer. pol., VR-Präsident, Schwab & Kuster AG, Mitglied des Prüfungsausschusses, ab April 2018 Vorsitzender, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Wesentliche Mandate: Zug Estates Holding AG, Zug, Präsident | pom+ consulting AG & pom+ Group AG, Zürich, Vizepräsident | Raiffeisen Schweiz Genossenschaft, St. Gallen, Mitglied (seit 10. 11. 2018) | Varia US Properties AG, Zug, Mitglied | CSAM (Schweiz) AG, Zürich, Mitglied (bis 31. 12. 2018).

**Daniel Trolliet** (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 2011, Grossrat Kanton Waadt, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses und des Risk- und Compliance-Ausschusses.

Wesentliche Mandate: Fondation Général Henri Guisan, Pully, Mitglied des Stiftungsrats.

**Pierre-Alain Urech** (1955, CH)

Mitglied seit 2015, CEO Gruppe Romande Energie SA, Morges, Vorsitzender des Risk- und Compliance-Ausschusses und Mitglied des Ausschusses Politischer Dialog.

Wesentliche Mandate: Verwaltungsratspräsident bei fünf Gesellschaften im Energiebereich in der französischen Schweiz (Romande Energie Commerce SA, Morges | Romande Energie Services SA, Morges | Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. [FMHL], Château-d'Oex | Forces Motrices de l'Avançon SA [FMA SA], Bex (bis 10. 6. 2018) | Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA [FGB SA], Bourg-Saint-Pierre) | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVG SA), Villars-sur-Ollon, Präsident (seit 18. 1. 2018) | DransEnergie SA, Orsières, Präsident | regioGrid (Verband kantonaler Elektrizitätsunternehmen), Aarau, Vorstandsmitglied.

**Weitere Tätigkeiten.**

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Konzernleitung deklarieren ihre Interessenbindungen nach dem Prinzip der Selbstdeklaration. Der Personal- und Organisationsausschuss stellt sicher, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden. 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 noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften der SBB an. Fabio Pedrina arbeitet u. a. als Ortsplaner einiger Tessiner Gemeinden entlang der SBB Strecken. Romande Energie SA, bei der P.-A. Urech CEO ist, betreibt und unterhält einige Energie-Übertragungslinienabschnitte, die auch die SBB benutzt. In keinem der beiden Fälle liegt ein Interessenkonflikt vor, und bei Bedarf werden die Ausstandsregeln angewandt.

Die übrigen Mitglieder standen persönlich nicht in geschäftlichen Beziehungen zur SBB (z. B. als Lieferant, Kreditgeber).

## Wahl und Amtszeit.

Der Verwaltungsrat und die Verwaltungsratspräsidentin werden von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt. Die Generalversammlung wählt die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Verwaltungsrats. Im Übrigen konstituiert sich der Verwaltungsrat selbst. Die maximal mögliche Amtszeit beträgt zwölf Jahre (Amtszeitbeschränkung). Die Amtsdauer endet in jedem Fall spätestens mit dem Erreichen der Altersgrenze, d. h. an der ordentlichen Generalversammlung, die auf das Kalenderjahr folgt, in dem das 70. Altersjahr vollendet worden ist.

Es finden jeweils gestaffelte Erneuerungswahlen statt. Die nächsten Wahlen finden im Jahr 2019 statt.

## Interne Organisation.

Der Verwaltungsrat wählt den Vizepräsidenten, die Vorsitzenden der Ausschüsse des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder. Der Verwaltungsrat bezeichnet einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht. Gemäss Organisationsreglement haben die VR-Ausschüsse Beschlusskompetenz in einzelnen Geschäften, die nicht unentziehbare oder unübertragbare Aufgaben betreffen.

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Umsetzung der strategischen Ziele des Bundesrates; er erlässt die Strategie des Konzerns für die Umsetzung der strategischen Ziele unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Auswirkungen. Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2018 sieben ordentliche, zwei ausserordentliche Sitzungen und zwei Klausursitzungen ab.

Es bestehen folgende vorberatende Ausschüsse: Prüfungsausschuss (vier ordentliche und zwei ausserordentliche Sitzungen im Geschäftsjahr), Personal- und Organisationsausschuss (sieben ordentliche und sechs ausserordentliche Sitzungen im Geschäftsjahr), Risk- und Compliance-Ausschuss (zwei Sitzungen im Geschäftsjahr), der Ausschuss Politischer Dialog (drei Sitzungen im Geschäftsjahr) und der Ad-hoc-Ausschuss Cargo (sechs Sitzungen im Geschäftsjahr). Die Präsidentin des Verwaltungsrates ist in allen Ausschüssen vertreten. Der CEO und die betroffenen Konzernleitungsmitglieder nehmen in der Regel an diesen Sitzungen teil.

Der Prüfungsausschuss behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, Treasury, Steuern, Versicherungen, internes Kontrollsystem sowie Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Er entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die vom Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert wurden. Er beurteilt im Auftrag des Verwaltungsrats die Unabhängigkeit und die Leistung der internen und der externen Revisionsstelle. Der Leiter der Internen Revision nimmt an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.

Der Personal- und Organisationsausschuss behandelt die VR-Geschäfte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wahl bzw. der Abberufung von Konzernleitungsmitgliedern sowie mit deren Entlohnung (inkl. Anstellungsbedingungen und Ausrichtung von Leistungskomponenten) stehen. Ferner behandelt er alle das Personal betreffenden Geschäfte (z. B. Gesamtarbeitsverträge) und stellt die Durchführung des Deklarationsprozesses des Verhaltenskodex des Verwaltungsrates der SBB und die Überwachung der Befolgung der Ausstandsregeln sowie die Überwachung der Einhaltung des Verhaltenskodex sicher. Ausserdem befasst er sich mit Fragen der Organisation der Konzernspitze (CEO und erste Führungsebene) sowie mit weiteren wichtigen personellen und sozialen Themen.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss behandelt die Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie das Risk Management und dessen Weiterentwicklung, den jährlichen Corporate Risk Report (inkl. Massnahmencontrolling), den

Legal & Compliance-Report sowie die Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk- und Compliance-Management-Grundsätze (Risk Policy SBB, Compliance Policy und Code of Conduct) und -aktivitäten der SBB und das Investitionsreporting. Der Leiter der Internen Revision, die Leiterin Recht und Compliance sowie die Leiterin des Corporate Risk Management nehmen an den Sitzungen des Risk- und Compliance-Ausschusses teil.

Der Ausschuss Politischer Dialog besorgt die politische und regulatorische Positionierung der SBB, z. B. im Rahmen von Vernehmlassungen, Stellungnahmen oder wesentlichen parlamentarischen Geschäften auf nationaler oder kantonaler Ebene, definiert die Schwerpunktsetzung Politik und Regulation, bereitet wichtige konzernrelevante Konzessionsgesuche vor, erstattet gegenüber dem Bund Bericht (insbesondere Eignerbericht) und bereitet die SBB Position zur Erneuerung der strategischen Ziele Bund/SBB vor.

Der Ad-hoc-Ausschuss Cargo hat sich im Jahr 2018 mit dem Sanierungs- und Weiterentwicklungsplan und dem Transformationsprogramm sowie mit der Weiterentwicklung der Governance der SBB Cargo AG befasst.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten auf Vorschlag des Managements festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Vorsitzenden. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen. Der CEO nimmt an den Verwaltungsratssitzungen teil.

Einmal jährlich beurteilt der Verwaltungsrat die Leistungen der Mitglieder der Konzernleitung. Ausserdem führt er einmal jährlich eine Selbstevaluation durch.

### 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 die sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Der VR hat im Jahr 2017 das Organisations- und Geschäftsreglement überarbeitet und auf den 1. Januar 2018 ein neues Organisationsreglement in Kraft gesetzt.

### Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat ein integriertes Planungs- und Reportingsystem eingerichtet. Ihm stehen insbesondere folgende Instrumente zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung:

- Performance Cockpit: institutionalisierte finanzielle Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns und ein monatliches Latest Estimate über die Erreichung der Budgetvorgaben;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP);
- langfristige Unternehmensperspektive;
- Zielsystem für alle geschäftsrelevanten Einheiten, differenziert nach abgeltungsberechtigten und nicht abgeltungsberechtigten Bereichen;
- kulturelle Entwicklungsleitlinien als Basis für die Ausgestaltung der Organisation;
- Genehmigung Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht zuhanden der Generalversammlung;
- Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele zuhanden des Bundesrats;
- Genehmigung jährlicher Revisionsplan für die Interne Revision;

- Kenntnisnahme der Revisionsberichte der Internen und der Externen Revisionsstelle sowie Kenntnisnahme des umfassenden Berichts der externen Revisionsstelle;
- Genehmigung jährlicher Corporate Risk Report;
- Genehmigung des Massnahmencontrollings;
- Kenntnisnahme des «Legal & Compliance»-Reportings»;
- Internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- Genehmigung jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften der SBB;
- Kenntnisnahme jährlicher Netzzustandsbericht;
- Genehmigung jährlicher Bericht zur Leistungsvereinbarung;
- Genehmigung jährlicher Sicherheitsbericht (Security und Safety).

### Interne Revision.

Die Interne Revision unterstützt den Verwaltungsrat, den Prüfungsausschuss und die Konzernleitung bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten. Sie ist direkt der Präsidentin des Verwaltungsrates unterstellt und damit von der operativen Leitung des Konzerns unabhängig. Die Interne Revision erstattet dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses laufend Bericht.

### Risikomanagement.

Die SBB betreibt ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrates und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risk Management. Grundlage dafür ist die vom Verwaltungsrat verabschiedete Risk Policy SBB, die Ziele, Grundsätze sowie Aufgaben und Verantwortungen im Risk Management der SBB regelt. Im jährlichen Risk-Management-Prozess werden die Risiken identifiziert, beurteilt und Massnahmen zur Risikosteuerung ergriffen. Im Rahmen des Massnahmen-Controllings werden die Massnahmen zur Risikosteuerung beurteilt und nach Bedarf angepasst. Auf oberster Ebene setzen sich die Konzernleitung, der Risk- und Compliance-Ausschuss sowie der Verwaltungsrat mit den wesentlichen Risiken und den Massnahmen auseinander. Entscheidungen auf dieser Stufe werden in den nachfolgenden Risk-Management-Prozessen berücksichtigt. Über die Durchführung der Risikobeurteilung wird gemäss Art. 961c OR im Anhang zur Konzernrechnung berichtet.

### Compliance.

Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt. Die SBB ist sich der Verantwortung als fairer und korrekter Partner gegenüber Mitarbeitenden, Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit bewusst. Im Verhaltenskodex SBB («Code of Conduct») sind die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln festgelegt, die für alle Mitarbeitenden, Kunden und Lieferanten gleichermaßen verbindlich sind. Tatsächliche oder vermutete Verstösse von internen, aber auch von externen Personen können vertraulich der Compliance-Meldestelle oder auch anonym über ein sicheres, webbasiertes System gemeldet werden.

Das Compliance-Management-System (CMS) der SBB ist ein umfassendes System von Massnahmen. Diese sollen sicherstellen, dass das Handeln stets mit den anwendbaren Gesetzen und Regelungen im Einklang steht.

## Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung. Die KL, vertreten durch den CEO, ist dem VR gegenüber für den Gesamterfolg des Konzerns verantwortlich und wirkt bei der langfristigen Entwicklung der SBB mit. Die Konzernleitung besteht aus neun Mitgliedern, die vom Verwaltungsrat gewählt werden. Sie sind für die operative Führung ihres jeweiligen Verantwortungsbereichs zuständig.

Der CEO hat den Vorsitz in der Konzernleitung. Er ist dem Verwaltungsrat gegenüber für den Gesamterfolg der SBB und damit für die Gesamttätigkeit und für die effiziente und effektive Arbeitsweise der Konzernleitung verantwortlich. Er vertritt die Anträge und Anliegen der Konzernleitung in der Regel gemeinsam mit dem verantwortlichen Konzernleitungsmitglied gegenüber dem Verwaltungsrat.

### Mitglieder der Konzernleitung.

Die Aufstellung in diesem Kapitel gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2018, 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 wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.



Von links nach rechts: Philippe Gauderon, Jürg Stöckli, Nicolas Perrin, Kathrin Amacker, Markus Jordi, Peter Kummer, Andreas Meyer, Christoph Hammer, Anton Häne

**Andreas Meyer** (1961, CH)

CEO seit 2007, lic. iur., Rechtsanwalt, MBA INSEAD Fontainebleau (F), zuvor Rechtskonsulent/Projektleiter ABB Schweiz, Baden, Geschäftsführer Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D), und zuletzt bei der Deutschen Bahn AG Vorsitzender der Konzernleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied der Geschäftsführung der DB Personenverkehr GmbH sowie Mitglied des Executive Board der Deutschen Bahn AG. Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Präsident | Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Bern, Vorstands- und Ausschussmitglied | LITRA, Bern, Vorstandsmitglied (bis 26.9.2018) | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Brüssel, Mitglied | IMP HSG – Institut für Systemisches Management und Public Governance, St. Gallen, Mitglied geschäftsleitender Ausschuss | digitalswitzerland, Zürich, Member of the Steering Committee.

**Anton Häne** (1955, CH)

Leiter Personenverkehr seit 2018, Betriebsdisponent, seit 1971 bei der SBB als Leiter Systembetrieb Vertrieb (1992–1999), Leiter Controlling Personenverkehr (1999–2001), Leiter Vertrieb Schweiz (2002–2007), Leiter Verkehrsmanagement (2007–2014), Leiter Fernverkehr (2014–2016) und Leiter Verkehr (2014–2017).

Wesentliche Mandate: zb Zentralbahn AG, Stansstad, Präsident | Schweizer Reisekasse (REKA), Genossenschaft, Bern, Mitglied.

**Jürg Stöckli** (1969, CH)

Leiter Immobilien seit 2010, lic. iur., Fürsprecher, Executive MBA Universität St. Gallen, vor 2007 Leiter Recht und Beschaffung und Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Immobilien, zuletzt Chief Operating Officer der Privera AG.

Wesentliche Mandate: smeyers Holding AG, Emmen, Mitglied | Grosse Schanze AG, Bern, Vizepräsident (bis 31.12.2018) | Elvetino AG, Zürich, Vizepräsident (bis 31.12.2018) | Schweizerische Mobiliar Genossenschaft, Bern, Mitglied (seit September 2018) | Verband der Immobilien-Investoren VII, Bern, Mitglied (bis 31.12.2018).

**Nicolas Perrin** (1959, CH)

Leiter Güterverkehr seit 2008, diplomierter Bauingenieur ETH Zürich, zuvor Leiter des Geschäftsbereichs International und stellvertretender Divisionsleiter (Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG), bei der SBB seit 1987.

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Mitglied | HPC, Hamburg Port Consulting, Hamburg, Mitglied des Aufsichtsrates | Xrail SA, Brüssel, Mitglied | HUPAC Intermodal AG, inkl. Termini SA, Chiasso, Mitglied | HUPAC AG, Chiasso, Mitglied | RAipin, Olten, Vizepräsident | SBB Cargo International AG, Olten, Präsident | LITRA, Bern, Vorstandsmitglied (bis 26.9.2018).

**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).

Wesentliche Mandate: BLS Netz AG, Bern, Mitglied | ÖBB-Infrastruktur AG, Wien, Mitglied des Aufsichtsrates | LITRA, Bern, Vorstandsmitglied (bis 26.9.2018).

**Christoph Hammer** (1970, CH)

CFO seit 2017, Betriebsökonom HWV und Weiterbildung am Institut für Management Development IMD in Lausanne, Associate Partner und Direktor beim Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers, CFO und stellvertretender CEO Starbucks Schweiz/Österreich, Leiter des weltweiten Gruppen-Controllings bei Hilti, CFO der Region Nordeuropa Hilti und von Hilti Grossbritannien sowie CFO von Hilti Schweiz.

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Mitglied | FC St. Gallen Event AG und FC St. Gallen AG, St. Gallen, Mitglied | Elvetino AG, Zürich, Vizepräsident (seit Mai 2018).

**Markus Jordi** (1961, CH)

Leiter Human Resources seit 2007, lic. iur, zuvor Leiter Human Resources Schweiz der Basler Versicherungen und Mitglied der Direktion sowie ab 2006 Leiter Corporate Human Resources der Bâloise Holding.

Wesentliche Mandate: Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Brüssel, Member of the HR Directors Conference und Member of the Steering Committee European Sectoral Social Dialogue | Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich, Vorstandsmitglied | Ti&m Holding AG, Zürich, Mitglied (seit 1. 5. 2018).

**Peter Kummer** (1965, CH)

Leiter Informatik seit 2010, lic. rer. pol., bei der SBB seit 2007, zuvor Leiter IT-Architektur und Strategie bei der Schweizerischen Mobiliar Versicherungsgesellschaft.

Wesentliche Mandate: SwissSign Group AG, Opfikon, Mitglied (seit 1. 2. 2018).

**Kathrin Amacker** (1962, CH)

Leiterin Kommunikation seit 2013, Dr. phil. II, zuvor diverse Tätigkeiten bei Ciba-Geigy/Novartis (Projektleiterin Pharmazeutische Klinikproduktion und Entwicklung, Human Resources Management), zuletzt Chief Communication Officer der Swisscom AG sowie Mitglied der Konzernleitung von Swisscom.

Wesentliche Mandate: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, Vorstandsmitglied | LITRA, Bern, Vorstandsmitglied (seit Oktober 2018).

**Managementverträge.**

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2018 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

**Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.**

Die Konzernleitung bestand im Jahr 2018 aus dem CEO, den Leitern der Divisionen Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr, Infrastruktur sowie der Fachführungen Finanzen, Personal, Informatik und Kommunikation.

Der CEO steht der Konzernleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Konzernleitung sind ihm unterstellt. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiter der Fachführungen Sicherheit und Qualität, Unternehmensentwicklung, Recht und Compliance ausserhalb der Konzernleitung. Supply Chain Management wird durch den CFO geführt.

## Entschädigungen.

Der Verwaltungsrat hat die Entschädigungen sowie Nebenleistungen seiner Mitglieder im Honorar- und Spesenreglement geregelt. Dieses Reglement hat der Verwaltungsrat per 1. Oktober 2018 überarbeitet und durch die Steuerverwaltung des Kantons Bern genehmigen lassen. 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 wird entsprechend den Bestimmungen im Honorar- und Spesenreglement im Rahmen von Taggeldern zusätzlich abgegolten. Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements für die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie deren Lebenspartnerinnen und Lebenspartner, neu nur während ihrer Amtsdauer im Verwaltungsrat (kein GA mehr lebenslänglich für VR-Präsident resp. während vier Jahren nach dem Ausscheiden aus dem VR für VR-Mitglieder).

Die Entschädigung der Konzernleitungsmitglieder setzt sich aus einem fixen Grundsalär, einer erfolgs- und leistungsabhängigen Prämie sowie einer Spesenpauschale zusammen. Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements für die Mitglieder der Konzernleitung sowie deren Familienangehörige bzw. Lebenspartnerinnen und -partner. Für den CEO besteht zusätzlich zur Pensionskasse SBB eine Risikoversicherung gegen die wirtschaftlichen Folgen von Invalidität und Tod (gekündigt per 31. 12. 2018).

Der Verwaltungsrat setzt Ziele fest und genehmigt die Zielerreichung der Konzernleitungsmitglieder und die darauf abgestützten Leistungs- und Erfolgsprämien für das vorangegangene Geschäftsjahr. Die Entschädigungen der Verwaltungsrats- und der Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings an den Bund rapportiert.

Bei der Festsetzung der Entschädigungen für die Konzernleitung berücksichtigt der Verwaltungsrat das unternehmerische Risiko, die Grösse des Verantwortungsbereichs sowie die Kaderlohnverordnung des Bundes. Die Entschädigungen, die die Mitglieder der Konzernleitung der SBB erhalten, sind nach transparenten, nachvollziehbaren und vom Verwaltungsrat der SBB gestützten Kriterien definiert. Diese sind marktgerecht, angemessen und fair.

Der Bundesrat hat sich am 23. November 2016 «für eine Stärkung seiner Steuerungsmöglichkeiten bei Vergütungen der obersten Kader in den bundesnahen Unternehmen und Anstalten» ausgesprochen. Er hat die Verwaltungsräte der bundesnahen Unternehmen beauftragt, spätestens an den ordentlichen Generalversammlungen 2018 eine Anpassung der Statuten zu beantragen. Damit legte die Generalversammlung 2018 die Obergrenze für den Gesamtbetrag der Honorare des obersten Leitungsorgans sowie von dessen Vorsitz (gesondert) und eine Obergrenze für den Gesamtbetrag der Entlohnung der Konzernleitung fest.

### Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

An das ausgetretene Mitglied der Konzernleitung, Georg Radon, wurden im Berichtsjahr VR-Honorare aus SBB Tochtergesellschaften im Umfang von 33 000 Franken (Vorjahr keine) ausgerichtet. Für die früher ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrates wurden im Berichtsjahr mit Ausnahme der Gratisabgabe von Generalabonnements (Präsident lebenslänglich, Mitglieder während vier Jahren nach Ausscheiden) keine Entschädigungen ausbezahlt.

### Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

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

### Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Orgendarlehen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Konzernleitung haben keine Honorare oder anderen Vergütungen für zusätzliche Dienstleistungen zugunsten der SBB oder einer Konzerngesellschaft erhalten. Ebenso wenig wurden Darlehen, Vorschüsse oder Kredite gewährt.

### Höchste Gesamtentschädigungen.

Die Entschädigung für die Verwaltungsratspräsidentin und für den CEO entspricht je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Entschädigungen im Berichtsjahr.

## Verwaltungsrat.

CHF	2018	2017
<b>Alle Mitglieder des Verwaltungsrates</b>		
Honorare	805 000	810 834
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	145 000	96 074
Spesenpauschalen	78 500	79 083
GA	49 329	80 560
Gesamtentschädigung	1 077 829	1 066 551
<b>Verwaltungsratspräsidentin</b>		
Honorar	225 000	225 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	34 000	22 500
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	5 852	9 155
Gesamtentschädigung	287 352	279 155
<b>Vizepräsident</b>		
Honorar	90 000	90 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	14 000	13 000
Spesenpauschale	7 000	7 000
GA	5 852	9 155
Gesamtentschädigung	116 852	119 115
<b>Übrige sieben Mitglieder des Verwaltungsrates</b>		
Honorare	490 000	495 834
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	97 000	60 574
Spesenpauschalen	49 000	49 583
GA	37 625	62 250
Gesamtentschädigung	673 625	668 241

## Konzernleitung.

CHF	2018	2017
<b>Alle Mitglieder der Konzernleitung</b>		
Fixes Grundsalar	3 633 200	3 363 035
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 420 038	1 500 486
Spesenpauschalen	178 800	177 327
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	0	300 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	75 608	70 551
Gesamtentschädigung	5 327 151	5 430 904
<b>CEO</b>		
Fixes Grundsalar	664 300	600 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	264 657	288 750
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	0	60 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	13 780	13 780
Gesamtentschädigung	987 442	1 007 235

## Revisionsstelle.

### Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle auf jeweils ein Jahr. Seit der Gründung der SBB am 1. Januar 1999 übt die Ernst & Young AG, Bern, dieses Amt aus. In der Regel ist die Ernst & Young AG ebenfalls bei Konzerntochtergesellschaften als Revisionsstelle tätig. Im Jahr 2018 übernahm ein neuer leitender Revisor diese Funktion für die SBB.

### Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Die Honorare der Revisionsstelle für die gesetzlichen Prüfungen betragen für das Berichtsjahr insgesamt 958 345 Franken (Vorjahr 923 000 Franken). Für zusätzliche revisionsnahe Dienstleistungen hat Ernst & Young AG während des Berichtsjahres null Franken (Vorjahr 270 000 Franken) in Rechnung gestellt.

### Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der externen Revision.

Der Prüfungsausschuss beurteilt die Leistung, die Unabhängigkeit und die Honorierung der externen Revisionsstelle. Er lässt sich über den Prüfprozess, den Revisionsplan und den Umfang der jährlichen Revisionsarbeiten orientieren, bespricht die Revisionsergebnisse mit den Revisoren und macht sich ein Bild vom Zusammenwirken zwischen der externen und der internen Revisionsstelle.

## Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte Aktionär.

### 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 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 die finanziellen Vorgaben. Er verfügt insbesondere über folgende Steuerungsinstrumente:

- Festlegung der langfristigen Zielvorgaben im Eisenbahngesetz;
- Festlegung eines vierjährigen Zahlungsrahmens für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur durch das Parlament;
- Festlegung der strategischen Ziele für die SBB durch den Bundesrat, der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung dieser Ziele. Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele durch den Bundesrat;

- Festlegung der konkreten Verwendung von Verpflichtungskrediten für Erweiterungsinvestitionen in einer Umsetzungsvereinbarung zwischen UVEK und SBB;
- Festlegung der Ziele hinsichtlich Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr und der SBB;
- Festlegung der Statuten der SBB;
- Festlegung der Obergrenze für den Gesamtbetrag der Honorare des VR sowie dessen Vorsitz (gesondert) und für den Gesamtbetrag der Entlohnung der Konzernleitung;
- Genehmigung des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts inkl. Jahres- und Konzernrechnung und der Gewinnverwendung durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Wahl bzw. Abwahl der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Entlastung der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- regelmässige Berichterstattungen an UVEK/EFD.



# Anhang.

## Inhaltsverzeichnis.

### **S 44 Finanzbericht**

#### SBB Konzern

- S 44 Konzernerfolgsrechnung SBB
- S 45 Konzernbilanz SBB
- S 46 Konzerngeldflussrechnung SBB
- S 47 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- S 48 Anhang zur Konzernrechnung 2018
- S 71 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

#### SBB AG

- S 73 Erfolgsrechnung SBB AG
- S 74 Bilanz SBB AG
- S 75 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- S 84 Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn
- S 85 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

### **S 87 Nachhaltigkeitsbericht**

- S 87 Nachhaltigkeit bei der SBB
- S 92 Verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicherstellen
- S 97 Umweltvorteil bei Personen- und Güterverkehr gegenüber der Strasse sichern
- S 104 Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein
- S 110 Zugang und Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach gestalten
- S 119 Beitrag an nachhaltiges Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz leisten
- S 123 Der Beitrag der SBB zur Erreichung der SDG
- S 125 Grundsätze der Nachhaltigkeitsberichterstattung

# Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2018	2017
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	4 382,4	4 279,5
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 719,6	2 665,8
Mieterträge Liegenschaften	3	508,5	486,5
Nebenerträge	4	840,7	826,8
Eigenleistungen	5	1 194,1	1 183,1
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>9 645,2</b>	9 441,8
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand	6	-728,1	-747,1
Personalaufwand	7	-4 225,5	-4 213,1
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-1 833,0	-1 754,5
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	-2 095,6	-2 065,5
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	-177,3	-160,4
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-9 059,5</b>	-8 940,5
<b>Betriebsergebnis/EBIT vor Wertbeeinträchtigung</b>		<b>585,7</b>	501,2
Wertbeeinträchtigung	10	0,0	-188,7
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>585,7</b>	312,6
Finanzergebnis	11	-105,5	-103,6
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>480,2</b>	208,9
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	12	107,0	207,3
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>587,2</b>	416,2
Ertragssteuern	13	-12,7	-11,2
Minderheitsanteile	14	-6,2	-6,1
<b>Konzerngewinn</b>		<b>568,4</b>	399,0

# Konzernbilanz SBB.

## Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel	15	657,4	615,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16	576,2	598,3
Andere Forderungen	17	118,6	122,6
Vorräte und angefangene Arbeiten	18	328,3	317,2
Aktive Rechnungsabgrenzungen		382,7	309,0
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>2 063,2</b>	1 962,7
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	19	431,3	403,3
Sachanlagen	20	33 671,1	33 234,3
Sachanlagen im Bau	20	9 421,2	8 604,4
Immaterielle Anlagen	21	978,3	969,2
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>44 502,0</b>	43 211,2
<b>Total Aktiven</b>		<b>46 565,2</b>	45 173,8

## Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Fremdkapital</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	828,4	871,0
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	0,7	0,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	785,8	848,1
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	25	146,1	158,8
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 458,5	1 469,1
Kurzfristige Rückstellungen	27	275,1	288,0
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 494,7</b>	3 635,8
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	8 450,8	8 150,5
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	20 249,9	19 562,2
Andere langfristige Verbindlichkeiten	25	824,2	879,8
Langfristige Rückstellungen	27	560,3	533,2
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>30 085,2</b>	29 125,7
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>33 579,9</b>	32 761,4
<b>Eigenkapital</b>			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		1 243,2	845,4
Konzerngewinn		568,4	399,0
<b>Eigenkapital excl. Minderheitsanteile</b>		<b>12 880,7</b>	12 313,4
Minderheitsanteile	14	104,5	98,9
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>12 985,2</b>	12 412,4
<b>Total Passiven</b>		<b>46 565,2</b>	45 173,8

# Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2018	2017
Konzerngewinn		568,4	399,0
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		2 253,8	2 224,6
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		19,1	189,9
Zunahme Rückstellungen		14,5	12,4
Sonstige fondsunwirksame Erträge		-56,9	-56,7
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-114,1	-207,4
Anteilige Gewinne/Verluste aus Anwendung Equity-Methode		-1,3	0,5
Ergebnis Minderheitenanteile		6,2	6,1
Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	-147,3	366,2
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur</b>		<b>2 542,3</b>	2 934,6
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		-1 324,6	-1 319,1
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur</b>		<b>1 217,7</b>	1 615,5
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 375,6	-3 326,0
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		142,5	382,0
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-28,1	-47,8
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		1,6	2,8
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen		-185,1	-179,8
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-3 444,8</b>	-3 168,8
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-fonds-perdu-Beitrag des Bundes		1 324,6	1 319,1
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur		687,7	630,5
Rückzahlungen von Anleihen		-150,0	0,0
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-78,3	-743,7
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		485,4	560,2
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-0,4	-0,3
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>2 269,0</b>	1 765,8
<b>Total Geldfluss</b>		<b>41,9</b>	212,5
Flüssige Mittel per 1. Januar		615,5	403,0
Flüssige Mittel per 31. Dezember		657,4	615,5
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>41,9</b>	212,5

## Frei verfügbarer Cashflow.

Mio. CHF		2018	2017
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)		1 217,7	1 615,5
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 444,8	-3 168,8
<b>Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>		<b>-2 227,1</b>	-1 553,3
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand		2 012,3	1 949,6
<b>Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>		<b>-214,8</b>	396,3
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen		256,7	-183,8
<b>Total Geldfluss</b>		<b>41,9</b>	212,5

## Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschaftskapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinnreserven	Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
<b>Eigenkapital per 1. 1. 2017</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>852,0</b>	<b>-8,6</b>	<b>11 912,5</b>	<b>92,8</b>	<b>12 005,3</b>
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	399,0	0,0	399,0	6,1	405,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0	0,4	2,4
<b>Eigenkapital per 31. 12. 2017</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 250,9</b>	<b>-6,6</b>	<b>12 313,4</b>	<b>98,9</b>	<b>12 412,4</b>
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Konzerngewinn	0,0	0,0	568,4	0,0	568,4	6,2	574,6
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1	-0,2	-1,3
<b>Eigenkapital per 31. 12. 2018</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 819,3</b>	<b>-7,7</b>	<b>12 880,7</b>	<b>104,5</b>	<b>12 985,2</b>

Das Aktienkapital ist in 180 Mio. Namenaktien zu je CHF 50 Nennwert eingeteilt und voll liberiert. Der Bund ist Alleinaktionär. Der Betrag der nicht ausschüttbaren, statutarischen und gesetzlichen Reserven per 31. Dezember 2018 beträgt CHF 2183,2 Mio. (Vorjahr: CHF 2143,3 Mio.).

# Anhang zur Konzernrechnung 2018.

## Konsolidierungsgrundsätze.

### Allgemeines.

Die für die vorliegende Konzernrechnung angewandten Grundsätze der Rechnungslegung und Berichterstattung erfüllen die Anforderungen des Schweizerischen Aktienrechts und der Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER) und vermitteln ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

### Abschlussdatum.

Das Berichtsjahr umfasst für alle in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften zwölf Monate. Mit Ausnahme der Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG (Abschluss per 30. September) ist das Geschäftsjahr von sämtlichen einbezogenen Einheiten identisch mit dem Kalenderjahr.

### Konsolidierungskreis.

Die Konzernrechnung umfasst die Jahresrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG) und der Beteiligungen, an denen die SBB AG direkt oder indirekt die Stimmenmehrheit besitzt. Die SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross-Border-Leasingtransaktionen über Verbindungen zu Zweckgesellschaften (SPE). Die SBB hat weder Anteile noch 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 dem Beteiligungsverzeichnis auf Seite 70 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.

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

Für alle Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte hält und bei denen sie die Kontrolle über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet. Die Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden zu 100 % erfasst; die Anteile von Drittaktionären am Eigenkapital und am Ergebnis werden gesondert ausgewiesen. An der AlpTransit Gotthard AG, der öv Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG und der Lémanis SA hält die SBB AG einen Stimmrechtsanteil von mehr als 50 %. Diese Gesellschaften werden nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen, da aufgrund von Vereinbarungen und Statutenbestimmungen das Kriterium der Beherrschung nicht gegeben ist.

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 quotale erfasst. Assoziierte Gesellschaften mit einem Stimmrechtsanteil zwischen 20 % und 50 % werden nach der Equity-Methode in die Konzernrechnung der SBB einbezogen. Die Erfassung erfolgt zum anteiligen Eigenkapital per Bilanzstichtag. Die Bewertungsanpassung wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

### Minderheitsanteile.

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

### Fremdwährungsumrechnung.

Die Umrechnung der zu konsolidierenden Jahresrechnungen in fremder Währung erfolgt nach der Stichtagskursmethode. Aktiven und Fremdkapital werden zum Umrechnungskurs des Bilanzstichtags umgerechnet. Das Eigenkapital wird zum historischen Kurs bewertet. Erträge, Aufwendungen und Geldflüsse werden zum Durchschnittskurs des Jahres umgerechnet. Die aus der Anwendung dieser Methode entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral mit den Gewinnreserven verrechnet.

Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs <b>2018</b>	Durchschnittskurs 2017	Stichtagskurs <b>31. 12. 2018</b>	Stichtagskurs 31. 12. 2017
EUR	1,15	1,11	1,13	1,17

# Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

## Allgemeines.

Die Konzernrechnung basiert auf den nach einheitlichen Bewertungs- und Gliederungsgrundsätzen erstellten Jahresabschlüssen der Konzerngesellschaften. Es gilt der Grundsatz der Einzelbewertung von Aktiven und Passiven.

Der Ausweis erfolgt in Millionen CHF, auf eine Nachkommastelle gerundet. Daraus können sich unwesentliche Rundungsdifferenzen ergeben.

## Umlaufvermögen.

Die **Flüssigen Mittel** setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten zusammen. Sie sind zum Nominalwert bewertet. Das in den von der SBB betriebenen Bankomaten liegende Bargeld wird unter der Position «Transferkonten» in den Flüssigen Mitteln ausgewiesen.

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 Ausfallrisiken wird mit einer Wertberichtigung nach Altersgliederung und aufgrund von Erfahrungswerten Rechnung getragen.

**Vorräte**, die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich erhaltener Skonti unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das Halten von strategischen Ersatzteilen zur Sicherstellung eines reibungslosen Bahnbetriebs wird gesondert berücksichtigt. Solange die Verwendung absehbar ist, werden diese zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten ohne Wertberichtigung bilanziert.

Die **angefangenen Arbeiten** werden zu Herstellkosten oder – falls dieser tiefer ist – zum realisierbaren Veräusserungswert (Niederstwertprinzip) bewertet. Die erfolgswirksame Erfassung erfolgt erst nach dem Übergang des Lieferungs- und Leistungsrisikos auf den Auftraggeber (Completed-Contract-Methode).

## Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten langfristig gehaltene Wertschriften sowie nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil bis 20 %. Die Bewertung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Die Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften beinhalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 %, die nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die langfristigen Darlehen gegenüber Dritten und gegenüber assoziierten Beteiligungen werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen und Arbeitgeberbeitragsreserven werden ebenfalls unter den Finanzanlagen bilanziert. Sofern ein bedingter Verwendungsverzicht auf Arbeitgeberbeitragsreserven vorliegt, erfolgt eine Wertberichtigung. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können.

Die Aktivierung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten. Bei der Folgebewertung werden die betriebswirtschaftlich notwendigen kumulierten Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen abgezogen. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. Die geschätzten Nutzungsdauern betragen in Jahren:

	Nutzungsdauer in Jahren
Fahrzeuge	
– Schienenfahrzeuge	20–33
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	5–20
Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	
– Kunstbauten	50
– Fahrbahn- und Fahrleitungsanlagen	25–50
– Sicherungsanlagen	15–20
– Übertragungsleitungen	33
Übrige Sachanlagen	
– Erschliessungs-, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–25
– Druckleitungen, Wasserfassungen/Entsander	40–50
– Übrige wassertechnische Bauten	80
– Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–10
– EDV-Hardware	4–8
– Telecom	4–20
– Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	25–33
Gebäude	
– Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäude	55–75
– Übrige Gebäude	40–60

Zinsaufwendungen, die bei der Erstellung von Vermögenswerten anfallen, werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Aktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des verzinsbaren Fremdkapitals.

Geleaste Anlagewerte, 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. Verluste werden direkt dem Konzernergebnis belastet.

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

Die **Sachanlagen im Bau** beinhalten die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten zu Sachanlagen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

Die **Immateriellen Anlagen** umfassen erworbene immaterielle Werte (Goodwill, Wassernutzungs-, Durchleitungs- und übrige Rechte sowie Software), die linear über die entsprechenden Nutzungsdauern abgeschrieben werden. Selbst hergestellte immaterielle Anlagen werden aktiviert, wenn sie identifizierbar und die Kosten zuverlässig bestimmbar sind sowie wenn sie dem Unternehmen über mehrere Jahre einen messbaren Nutzen bringen.

Die geschätzten Nutzungsdauern der immateriellen Anlagen in Jahren betragen:

	Nutzungsdauer in Jahren
Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	5–8

Die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten werden unter den Immateriellen Anlagen im Bau ausgewiesen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

Auf jeden Bilanzstichtag wird bei allen Aktiven geprüft, ob Anzeichen für eine **Wertbeeinträchtigung** (Impairment) bestehen. Eine Wertbeeinträchtigung liegt vor, wenn der Buchwert des Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Nettomarktwert und Nutzwert) übersteigt. Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, wird der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert, wobei die Wertbeeinträchtigung dem Konzernergebnis belastet wird.

## Fremdkapital.

Das Fremdkapital wird mit Ausnahme der Rückstellungen zu Nominalwerten bilanziert. Als **langfristig** gelten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten.

Die **Finanzverbindlichkeiten** umfassen kommerzielle Darlehen sowie Vorschüsse des Bundes und von Dritten wie Bankschulden, Leasingverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber der SBB Personalkasse.

Die **Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur** betreffen Darlehen von Bund und Kantonen. In der Regel handelt es sich dabei um zinslose und bedingt rückzahlbare Darlehen.

**Rückstellungen** werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen vorliegen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, wird der Rückstellungsbetrag diskontiert. Die Diskontierung erfolgt zum Refinanzierungssatz gegenüber dem Bund.

Die unter den langfristigen Rückstellungen bilanzierten Steuerrückstellungen umfassen latente Steuern. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, die sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen bzw. lokalen steuerlichen sowie den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach der Liability-Methode gebildet und periodisch an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst.

## Vorsorgeverpflichtung.

Die berufliche Vorsorge der Mitarbeitenden der SBB AG, der SBB Cargo AG sowie einzelner Tochtergesellschaften wird durch die rechtlich selbstständige Pensionskasse SBB getragen. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats und wird aus Beiträgen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer finanziert. Die übrigen Tochtergesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden jährlich basierend auf den letzten vorliegenden Abschlüssen der Vorsorgeeinrichtungen bestimmt und gemäss Swiss GAAP FER 16 bewertet und ausgewiesen. Ein wirtschaftlicher Nutzen wird nur aktiviert, wenn die Überdeckung für den zukünftigen Vorsorgeaufwand der Gesellschaft verwendbar ist. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, wenn die Voraussetzungen zur Bildung einer Rückstellung erfüllt sind. Veränderungen des wirtschaftlichen Nutzens oder der wirtschaftlichen Verpflichtung werden erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind auch die Verpflichtungen der SBB für langfristige Mitarbeiterleistungen enthalten.

## Erfolgsrechnung.

Die Erträge umfassen den Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens aus dem Verkauf von Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Die Erträge werden nach Abzug von Preisnachlässen, Rabatten, Skonti und Kreditkartengebühren ausgewiesen. Die Erfassung der Erträge erfolgt zum Zeitpunkt der Leistungserbringung.

Die wichtigsten Erlösquellen der SBB sind die Personen- und Güterverkehrserträge, die Leistungen der öffentlichen Hand und die Mieterträge aus Liegenschaften.

Die **Personenverkehrserträge** umfassen den SBB Anteil aus den Einnahmen an verkauften Einzelbilletten und an verkauften Abonnements, wie General-, Halbtax- oder Verbundabonnements. Die Berechnung des SBB Anteils basiert auf Zählungen und Erhebungen des Verbands öffentlicher Verkehr. Die erhobene Fahrausweisstruktur, die gezahlten Fahrgäste und die zurückgelegten Strecken werden hochgerechnet zu Erlösen je Transportunternehmen.

Die **Güterverkehrserträge** werden aufgrund der in der Periode geleisteten Transporte erfasst.

Die **Leistungen der öffentlichen Hand** umfassen Leistungen des Bundes und der Kantone für die Bahninfrastruktur und den Regionalen Personenverkehr im Umfang der ungedeckten Kosten basierend auf den Vereinbarungen mit den Bestellern.

Bei den **Mieterträgen Liegenschaften** handelt es sich um auf die Periode abgegrenzte Erlöse aus der Vermietung von Ladenflächen in Bahnhöfen sowie von Büroflächen und Wohnungen.

Der Effekt aus Währungsabsicherungen wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

## Derivative Finanzinstrumente.

Die Tresoreriepolitik der SBB ist auf Risikominimierung ausgerichtet. Deshalb werden derivative Finanzinstrumente nur zur Absicherung von Grundgeschäften abgeschlossen.

Die Bewertung der Absicherungsinstrumente erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft, wobei der Erfolg im Zeitpunkt der Realisierung des Grundgeschäfts verbucht wird.

Instrumente zur Absicherung von zukünftigen Geldflüssen werden bis zur Realisierung des künftigen Cashflows im Anhang offengelegt.

Bei Eintritt des zukünftigen Geldflusses oder bei Veräußerung des Derivats wird der aktuelle Wert des Finanzinstruments bilanziert und kongruent zum abgesicherten Cashflow im Periodenergebnis erfasst.

## Eventualverpflichtungen und -forderungen.

Unter den Eventualverpflichtungen werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen, Pfandbestellungen sowie weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter verstanden. Diese werden zum Nominalwert ausgewiesen. Eventualforderungen werden ausgewiesen, wenn die Wahrscheinlichkeit eines Zuflusses von wirtschaftlichem Nutzen besteht.

## Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Hierunter werden alle weiteren eingegangenen Verpflichtungen aufgeführt, die nicht innerhalb eines Jahres gekündigt werden können.

Sie werden zum Nominalwert offengelegt. Dies beinhaltet im Wesentlichen Investitionsverpflichtungen und Energieabnahmeverpflichtungen.

# Anmerkungen zur Konzernrechnung.

## 0.1 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2018 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Verkauf 50 %-Anteil an der SwissSign AG, Opfikon, in Verbindung mit Erwerb 17 %-Anteil an der neu gegründeten SwissSign Group AG, Opfikon (Februar 2018).

## 1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2018	2017
Personenverkehr	3 392,7	3 315,7
Fernverkehr	2 483,3	2 428,2
Regionalverkehr	909,5	887,6
Güterverkehr	867,8	837,9
Betriebsleistungen	35,5	39,3
Infrastruktur (Trassenertrag)	86,4	86,6
<b>Verkehrserträge</b>	<b>4 382,4</b>	<b>4 279,5</b>

Die Verkehrserträge verzeichneten gesamthaft eine Zunahme um CHF 102,9 Mio. (+2,4%).

Die Personenverkehrserträge stiegen aufgrund der positiven Entwicklung bei den General- und Halbtaxabonnements sowie der Mehrerträge aus den Sparbilletten um CHF 77,0 Mio. (+2,3%).

Durch die positive Mengenentwicklung beim Güterverkehr nahmen die Güterverkehrserträge um insgesamt CHF 29,9 Mio. (+3,6%) zu.

## 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2018	2017
<b>Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>		
Bund	312,1	295,8
Kantone	341,4	326,5
<b>Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>	<b>653,5</b>	<b>622,3</b>
<b>Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen</b>		
Abschreibung Infrastruktur	1 324,6	1 319,1
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	225,7	192,8
Betriebsbeitrag Infrastruktur	375,5	401,8
<b>Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen</b>	<b>1 925,9</b>	<b>1 913,7</b>
<b>Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen</b>		
Bund	124,6	108,7
Kantone	7,8	7,9
<b>Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen</b>	<b>132,4</b>	<b>116,6</b>
<b>Total Leistungen für die Bahninfrastruktur</b>	<b>2 058,3</b>	<b>2 030,3</b>
Abteilungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	7,8	13,2
<b>Total Leistungen für den Güterverkehr</b>	<b>7,8</b>	<b>13,2</b>
<b>Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>2 719,6</b>	<b>2 665,8</b>

Die Abteilungen für die bestellten Leistungen des Regionalen Personenverkehrs kompensieren die Kosten, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind. Die Zunahme im Umfang von CHF 31,2 Mio. (+5,0%) ist auf die Angebotsausbauten im Tessin, in der Region Zürich/Ostschweiz und in Genf zurückzuführen.

Durch erstmalige Streckensperrungen im Sommer konnten umfangreichere Erneuerungsarbeiten an der Bahninfrastruktur durchgeführt werden, wodurch sich die Leistungen der öffentlichen Hand für die Bahninfrastruktur um CHF 28,0 Mio. (+1,4%) erhöhten.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten zudem Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV («Vorteilsabgeltung») in der Höhe von CHF 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 48,2 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abteilungen der Kantone für den Regionalen Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

### 3 Mieterträge Liegenschaften.

Steigende Umsatzmieten an den Bahnhöfen und die Neueröffnungen in Zürich wie Europaallee, Westlink sowie Andresturm führten zu einem Wachstum der Mieterträge um CHF 22,0 Mio. (+4,5%) auf CHF 508,5 Mio.

### 4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2018	2017
Dienstleistungen	215,9	238,9
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	31,7	35,7
Erträge aus Vermietungen	68,8	60,2
Energieertrag	123,2	83,6
Geldwechsel	36,7	37,7
Provisionen	88,0	91,2
Drucksachen- und Materialverkäufe	40,0	34,8
Kostenbeteiligungen	105,1	134,7
Leistungen Bauprojekte	18,6	21,9
Beiträge Regionaler Personenverkehr Ausland	29,9	27,2
Übrige Nebenerträge	82,8	60,8
<b>Nebenerträge</b>	<b>840,7</b>	<b>826,8</b>

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 13,8 Mio. (+1,7%) zu.

Die Abnahme der Dienstleistungen um CHF 23,0 Mio. (-9,6%) begründet sich durch geringere Leistungen für die AlpTransit Gotthard AG sowie durch die Anpassung des Bahncaterings an die Kundenbedürfnisse. Die Kostenbeteiligungen haben sich aufgrund der hohen Rückversicherungsleistungen im Vorjahr um CHF 29,6 Mio. (-22,0%) reduziert.

Die SBB ist darauf angewiesen, zu Spitzenzeiten Energie einzukaufen, und kann bei Produktionsüberschüssen Energie verkaufen. Aufgrund der höheren Preise nahm sowohl der Energieertrag als auch den Energieaufwand zu.

Die übrigen Nebenerträge nahmen unter anderem aufgrund von Gewinnen aus der Veräusserung von betrieblichen Sachanlagen und der Erhöhung der angefangenen Arbeiten um CHF 21,9 Mio. (+36,1%) zu.

### 5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2018	2017
Investitionsaufträge	810,8	795,9
Lageraufträge	383,3	387,2
<b>Eigenleistungen</b>	<b>1 194,1</b>	<b>1 183,1</b>

Die Eigenleistungen für Investitionsaufträge begründen sich durch Investitionen in die Bahninfrastruktur. Die Aufbereitung von Vorratsteilen in den Werkstätten des Personenverkehrs führt zu Eigenleistungen für Lageraufträge.

### 6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand hat insbesondere aufgrund der Auflösung der Wertberichtigung auf den strategischen Ersatzteilen um CHF 19,0 Mio. (-2,6%) auf CHF 728,1 Mio. abgenommen (vgl. Anmerkung 18 Vorräte und angefangene Arbeiten).

### 7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2018	2017
Lohnaufwand	2 990,7	2 996,3
Personalmiete	491,5	456,1
Sozialversicherungsaufwand	552,3	567,1
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	5,1	12,9
Übriger Personalaufwand	186,0	180,7
<b>Personalaufwand</b>	<b>4 225,5</b>	<b>4 213,1</b>

Der Personalaufwand wuchs gegenüber dem Vorjahr um CHF 12,5 Mio. (+0,3%).

Der erhöhte Einsatz externer Mitarbeiter bei IT-Projektleistungen im Bereich Digitalisierung und bei Unterhalts- und Investitionsprojekten im Bereich Bahninfrastruktur führte zu einer Zunahme der Personalmiete.

Die Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt verringerten sich um 446 auf 32 309.

## 8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2018	2017
Bahnbetriebsleistungen	344,0	317,1
Miete von Anlagen	61,0	57,8
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	457,8	465,8
Fahrzeugaufwand	163,8	164,0
Energieaufwand	191,4	139,7
Verwaltungsaufwand	97,3	93,1
Informatikaufwand	181,6	154,0
Werbeaufwand	68,5	58,7
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	80,2	88,2
Vorsteuerminderungen auf Abgeltungen und Leistungen der öffentlichen Hand	97,9	99,2
Übriger Betriebsaufwand	89,6	116,9
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>1 833,0</b>	<b>1 754,5</b>

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 78,5 Mio. (+4,5 %) zu.

Die Bahnbetriebsleistungen erhöhten sich aufgrund vermehrter Gütertransporte durch Dritte um CHF 26,9 Mio. (+8,5 %).

Die Zunahme des Informatikaufwandes um CHF 27,6 Mio. (+17,9 %) ist auf Mehrleistungen für IT-Projekte im Bereich Bahninfrastruktur zurückzuführen.

Der übrige Betriebsaufwand reduzierte sich um CHF 27,3 Mio. (-23,4 %), weil im Vorjahr hohe Rückstellungen für Schadenfälle gebildet worden waren.

Die in der Position «Vorsteuerminderungen auf Abgeltungen und Leistungen der öffentlichen Hand» enthaltenen Aufwendungen basieren auf den für die öffentlichen Transportunternehmen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerminderung erfolgt die Vorsteuerminderung mittels Pauschalsteuersätzen auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

## 9 Abschreibungen auf Sach- und Immateriellen Anlagen.

Mio. CHF	2018	2017
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 047,2	2 000,7
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	176,3	158,4
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen	48,3	64,8
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen	1,0	2,0
<b>Abschreibungen auf Sach- und Immateriellen Anlagen</b>	<b>2 272,8</b>	<b>2 225,9</b>

Die Abschreibungen nahmen um CHF 47,0 Mio. (+2,1 %) zu. Diese stammen aus Inbetriebnahmen von Infrastrukturbauten und Immobilien-neueröffnungen.

## 10 Wertbeeinträchtigung.

Im Vorjahr zeigte das Ergebnis des vorgenommenen Impairmenttests von Cargo Schweiz eine deutliche Wertbeeinträchtigung der Fahrzeuge, übrigen Sachanlagen und Software. Die Konzernrechnung wurde deshalb mit einer Sonderabschreibung von CHF 188,7 Mio. belastet.

## 11 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2018	2017
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	1,4	2,3
Zinsaufwand Dritte	-68,7	-75,6
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	-48,6	-48,6
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	4,7	3,6
Fremdwährungserfolg	7,0	16,1
Übriger Finanzerfolg	-1,2	-1,5
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-105,5</b>	<b>-103,6</b>

Im Zinsaufwand Dritte ist der Zinsaufwand für die Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung enthalten (vgl. «Transaktionen mit nahestehenden Personen»).

Der Zinsaufwand reduzierte sich unter anderem aufgrund der weiterhin günstigeren Refinanzierungen um CHF 6,9 Mio. (-5,5 %).

## 12 Erfolg aus Immobilienveräusserungen.

Mio. CHF	2018	2017
Gewinn aus Immobilienveräusserung	107,1	208,9
Verlust aus Immobilienveräusserung	-0,1	-1,6
<b>Erfolg aus Immobilienveräusserungen</b>	<b>107,0</b>	<b>207,3</b>

Der Erfolg aus Immobilienveräusserungen dient vollumfänglich zur Sanierung und Stabilisierung der Pensionskasse SBB.

## 13 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2018	2017
Laufende Ertragssteuern	11,3	11,1
Latente Ertragssteuern	1,4	0,0
<b>Ertragssteuern</b>	<b>12,7</b>	<b>11,2</b>

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 41,6 Mio. (Vorjahr: CHF 30,3 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

Die SBB AG und die Tochtergesellschaften des Regionalverkehrs zahlen Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit sind sie auf kantonaler und Bundesebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstücksgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

## 14 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Stand 1. 1.	98,9	92,8
Dividenden	-0,4	-0,3
Ergebnisanteil	6,2	6,1
Fremdwährungsdifferenzen	-0,2	0,4
<b>Stand 31. 12.</b>	<b>104,5</b>	<b>98,9</b>

## 15 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Kasse	72,4	75,7
Post	293,0	207,8
Banken	129,0	146,1
Festgelder	50,0	50,0
Transferkonten	113,0	136,0
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>657,4</b>	<b>615,5</b>

## 16 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	437,0	469,6
gegenüber Aktionär Bund	123,9	115,4
gegenüber assoziierten Gesellschaften	29,0	33,9
Wertberichtigungen	-13,7	-20,6
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>576,2</b>	<b>598,3</b>

## 17 Andere Forderungen.

Die anderen Forderungen beinhalten Vorsteuerguthaben aus Mehrwertsteuer und geleistete Vorauszahlungen an Lieferanten.

## 18 Vorräte und angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Vorräte	507,5	504,5
Angefangene Arbeiten	141,2	24,7
Anzahlungen für Kundenaufträge	-128,9	-4,7
Wertberichtigungen	-191,4	-207,3
<b>Vorräte und angefangene Arbeiten</b>	<b>328,3</b>	<b>317,2</b>

Um jederzeit einen reibungslosen Bahnbetrieb sicherstellen zu können, halten die Divisionen Personenverkehr und Infrastruktur strategische Ersatzteile. Ab 2018 werden diese, solange die Verwendung absehbar ist, zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten ohne Wertberichtigungen bilanziert. Dies führt im Berichtsjahr zu einer einmaligen Auflösung der Wertberichtigung im Umfang von CHF 29,8 Mio.

Die Zunahme der angefangenen Arbeiten um CHF 116,5 Mio. und der Anzahlung für Kundenaufträge um CHF 124,2 Mio. ist begründet durch den Bau der Gebäude in Genève Pont-Rouge und Bern-Wankdorf im Auftrag der Käuferschaft.

## 19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2017	75,5	214,6	93,9	1,3	1,1	386,3
<b>Anschaffungswerte</b>						
Stand 1. 1. 2017	85,0	214,6	94,8	1,3	2,0	397,6
Bewertungsänderung	0,0	-0,5	3,5	0,0	0,0	3,0
Zugänge	0,0	47,2	2,4	0,0	0,6	50,3
Abgänge	-1,9	-0,1	-34,8	-0,1	-0,3	-37,1
Umbuchungen	-1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>81,6</b>	<b>262,8</b>	<b>66,0</b>	<b>1,2</b>	<b>2,3</b>	<b>413,8</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>						
Stand 1. 1. 2017	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Abgänge	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>-8,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-10,5</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2017</b>	<b>72,9</b>	<b>262,8</b>	<b>65,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>403,3</b>
<b>Anschaffungswerte</b>						
Stand 1. 1. 2018	81,6	262,8	66,0	1,2	2,3	413,8
Bewertungsänderung	-0,1	1,3	-1,7	0,0	0,0	-0,5
Zugänge	7,7	0,0	22,3	0,0	0,2	30,3
Abgänge	0,0	0,0	-1,5	-0,1	-1,2	-2,7
Umbuchungen	1,2	-4,0	2,8	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31. 12. 2018</b>	<b>90,3</b>	<b>260,1</b>	<b>87,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>440,9</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>						
Stand 1. 1. 2018	-8,7	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,5
Abgänge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,9
<b>Stand 31. 12. 2018</b>	<b>-8,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-9,6</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2018</b>	<b>81,7</b>	<b>260,1</b>	<b>87,0</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>431,3</b>

In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 44,7 Mio. (Vorjahr: CHF 36,0 Mio.) enthalten.

In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 0,2 Mio. (Vorjahr: CHF 33,7 Mio.) und in den Zugängen solche von CHF 2,1 Mio. (Vorjahr: keine) enthalten.

## Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften.

	Anteiliges Eigenkapital
Nettobuchwert 1. 1. 2018	262,8
Abgang SwissSign AG	-4,0
Erhaltene Dividenden	-3,3
Anteil am Ergebnis	4,7
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2018</b>	<b>260,1</b>

## 20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sach- anlagen	Grund- stücke	Gebäude	Total Sach- anlagen	Sach- anlagen im Bau und Anzah- lungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2017	7 070,4	17 310,5	3 339,7	1 578,3	3 528,0	32 827,0	8 038,9	40 865,9

### Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2017	16 792,3	27 815,6	7 954,3	1 586,4	5 953,8	60 102,3	8 039,2	68 141,5
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2
Investitionen	3,3	0,0	1,5	33,4	0,1	38,2	3 321,2	3 359,4
Abgänge Anlagen	-155,9	-266,8	-145,3	-6,1	-268,5	-842,6	-1,4	-844,0
Umbuchungen	513,6	1 258,7	574,1	18,7	375,1	2 740,2	-2 752,0	-11,8
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>17 153,3</b>	<b>28 807,4</b>	<b>8 384,7</b>	<b>1 632,4</b>	<b>6 060,6</b>	<b>62 038,4</b>	<b>8 606,9</b>	<b>70 645,4</b>

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2017	-9 721,9	-10 505,0	-4 614,6	-8,1	-2 425,8	-27 275,3	-0,3	-27 275,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,2
Planmässige Abschreibungen	-573,7	-895,7	-393,0	0,0	-137,2	-1 999,6	0,0	-1 999,6
Wertbeeinträchtigungen	-140,0	1,6	-0,4	0,0	-0,7	-139,5	-2,2	-141,7
Abgänge	150,8	221,7	133,9	0,0	96,8	603,2	0,0	603,2
Umbuchungen	0,4	0,0	6,8	0,0	0,0	7,3	0,0	7,3
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>-10 284,3</b>	<b>-11 177,4</b>	<b>-4 867,4</b>	<b>-8,1</b>	<b>-2 467,0</b>	<b>-28 804,2</b>	<b>-2,5</b>	<b>-28 806,7</b>

<b>Nettobuchwert 31. 12. 2017</b>	<b>6 869,0</b>	<b>17 630,0</b>	<b>3 517,3</b>	<b>1 624,3</b>	<b>3 593,7</b>	<b>33 234,3</b>	<b>8 604,4</b>	<b>41 838,7</b>
davon Leasing	89,1					89,1		89,1
davon Renditeobjekte				98,2	789,0	887,2		887,2
davon unbebaute Grundstücke				40,8		40,8		40,8

### Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2018	17 153,3	28 807,4	8 384,7	1 632,4	6 060,6	62 038,4	8 606,9	70 645,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Investitionen	3,5	0,0	0,7	0,0	0,1	4,3	3 374,7	3 379,0
Abgänge Anlagen	-213,5	-301,0	-62,8	-8,6	-37,9	-623,8	-13,7	-637,5
Umbuchungen	669,5	977,8	337,7	15,7	543,3	2 544,0	-2 546,8	-2,8
<b>Stand 31. 12. 2018</b>	<b>17 612,7</b>	<b>29 484,2</b>	<b>8 660,2</b>	<b>1 639,5</b>	<b>6 566,1</b>	<b>63 962,8</b>	<b>9 421,2</b>	<b>73 384,0</b>

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2018	-10 284,3	-11 177,4	-4 867,4	-8,1	-2 467,0	-28 804,2	-2,5	-28 806,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-563,4	-912,9	-405,1	0,0	-150,3	-2 031,8	0,0	-2 031,8
Wertbeeinträchtigungen	-1,5	0,0	0,0	0,0	-0,2	-1,8	-13,7	-15,5
Abgänge	203,6	263,4	56,9	0,6	22,4	547,0	13,7	560,7
Umbuchungen	-2,0	-8,6	8,1	0,0	1,5	-1,0	2,5	1,5
<b>Stand 31. 12. 2018</b>	<b>-10 647,6</b>	<b>-11 835,5</b>	<b>-5 207,4</b>	<b>-7,5</b>	<b>-2 593,6</b>	<b>-30 291,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-30 291,7</b>

<b>Nettobuchwert 31. 12. 2018</b>	<b>6 965,1</b>	<b>17 648,7</b>	<b>3 452,8</b>	<b>1 632,0</b>	<b>3 972,5</b>	<b>33 671,1</b>	<b>9 421,2</b>	<b>43 092,3</b>
davon Leasing	82,6					82,6		82,6
davon Renditeobjekte				96,2	1 084,1	1 180,4		1 180,4
davon unbebaute Grundstücke				39,6		39,6		39,6

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 1112,8 Mio. (Vorjahr: CHF 1136,2 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 58,3 Mio. (Vorjahr: CHF 74,4 Mio.) enthalten.

In den Investitionen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 3,3 Mio. (Vorjahr: CHF 33,4 Mio.) enthalten.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 22,7 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 25,6 Mio.).

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 48,3 Mio. (Vorjahr: CHF 64,8 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen zurückzuführen, zum Beispiel für Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), den Bau des Eppenbergtunnels auf der Linie Olten-Aarau oder den Ausbau des 4-Meter-Korridors. Ebenfalls wurde in die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Regional- und Fernverkehr sowie in den Neubau von Anlageobjekten in den Regionen Basel, Genf und Zürich investiert. Weitere Zugänge resultierten aus Investitionen in die Bahnhöfe in Basel, Lausanne und Zürich.

## 21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2017	0,0	128,9	475,4	389,0	993,3

### Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2017	9,9	297,4	1 280,5	389,0	1 976,8
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Investitionen	0,0	0,7	2,5	176,5	179,8
Abgänge Anlagen	0,0	0,0	-34,0	0,0	-34,0
Umbuchungen	0,0	18,9	239,5	-247,2	11,2
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>9,9</b>	<b>317,1</b>	<b>1 488,5</b>	<b>318,3</b>	<b>2 133,8</b>

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2017	-9,9	-168,5	-805,1	0,0	-983,5
Planmässige Abschreibungen	0,0	-6,3	-151,9	0,0	-158,2
Wertbeeinträchtigungen	0,0	-0,1	-26,2	-21,9	-48,2
Abgänge	0,0	0,0	32,0	0,0	32,0
Umbuchungen	0,0	0,0	-6,7	0,0	-6,7
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>-9,9</b>	<b>-174,9</b>	<b>-958,0</b>	<b>-21,9</b>	<b>-1 164,7</b>

### Nettobuchwert 31. 12. 2017

<b>0,0</b>	<b>142,1</b>	<b>530,6</b>	<b>296,5</b>	<b>969,2</b>
------------	--------------	--------------	--------------	--------------

### Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2018	9,9	317,1	1 488,5	318,3	2 133,8
Investitionen	0,0	0,1	2,5	182,6	185,1
Abgänge Anlagen	0,0	0,0	-21,8	0,0	-21,8
Umbuchungen	0,0	9,7	165,0	-171,9	2,8
<b>Stand 31. 12. 2018</b>	<b>9,9</b>	<b>326,8</b>	<b>1 634,2</b>	<b>329,0</b>	<b>2 299,9</b>

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2018	-9,9	-174,9	-958,0	-21,9	-1 164,7
Planmässige Abschreibungen	0,0	-6,5	-166,2	0,0	-172,7
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-3,6	0,0	-3,6
Abgänge	0,0	0,0	20,9	0,0	20,9
Umbuchungen	0,0	-1,5	-12,0	12,0	-1,5
<b>Stand 31. 12. 2018</b>	<b>-9,9</b>	<b>-182,9</b>	<b>-1 118,9</b>	<b>-9,8</b>	<b>-1 321,6</b>

### Nettobuchwert 31. 12. 2018

<b>0,0</b>	<b>143,8</b>	<b>515,3</b>	<b>319,2</b>	<b>978,3</b>
------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 73,0 Mio. (Vorjahr: CHF 70,8 Mio.).

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 1,0 Mio. (Vorjahr: CHF 2,0 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

Die Kategorie Rechte beinhaltet Rechte an internationalen Kooperationsverkehren, Wassernutzungskonzessionen, Baurechte, Rechte an Untertunnelungen, Durchleitungen und weitere Rechte. Die Anlagen im Bau umfassen Softwareprojekte und Anzahlungen für Wassernutzungskonzessionen.

## 22 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		
Bankverbindlichkeiten	642,3	651,0
Obligationenanleihen	0,0	150,0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,4	0,0
Darlehen von Dritten	7,0	0,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	100,0	70,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	78,7	0,0
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	<b>828,4</b>	871,0
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		
Bankverbindlichkeiten	2 255,2	2 149,5
Leasingverbindlichkeiten	102,5	107,6
Personalkasse	865,5	906,9
Darlehen von Dritten	105,5	112,5
Darlehen des Bundes (kommerziell)	3 950,0	3 500,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	1 172,1	1 374,0
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	<b>8 450,8</b>	8 150,5
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>9 279,2</b>	9 021,5

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 185,7 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 470,0 Mio.). Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF 0,6 Mio. (Vorjahr: CHF 2,4 Mio.). Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV).

Die verzinsliche Verschuldung erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 257,7 Mio. auf CHF 9279,2 Mio.

Der Bestand der Personalkasse nahm um CHF 41,4 Mio. ab. Zudem wurden fällige Leasingraten beglichen.

Im Gegenzug nahmen die Darlehen beim Bund sowie die Bankverbindlichkeiten aufgrund getätigter Investitionen, insbesondere in Rollmaterial und Immobilien, um CHF 577,0 Mio. zu.

Das Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen nahm um CHF 123,2 Mio. (Vorjahr: CHF 25,3 Mio.) ab.

Im Berichtsjahr wurden die Obligationenanleihen der Kraftwerk Amsteg AG zurückbezahlt.

## 23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Kurzfristige Darlehen</b>		
Darlehen vom Bund (zinslos)	0,3	0,4
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,4	0,4
Total kurzfristige Darlehen	<b>0,7</b>	0,8
<b>Langfristige Darlehen</b>		
Darlehen vom Bund (zinslos)	18 309,7	17 790,6
Darlehen von Kantonen (zinslos)	1 934,2	1 765,6
Darlehen von Kantonen (verzinst)	6,0	6,0
Total langfristige Darlehen	<b>20 249,9</b>	19 562,2
<b>Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur</b>	<b>20 250,6</b>	19 563,0

Die Zunahme der Darlehen ist vor allem auf den Ausbau des 4-Meter-Korridors und der AlpTransit-Zufahrten zurückzuführen. Weiter haben sich die Darlehen infolge des Baufortschrittes bei verschiedenen Projekten im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) erhöht.

## Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 748,0	3 865,4
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	12 935,1	12 322,8
Darlehen Infrastrukturfonds	1 440,3	1 418,5
Darlehen aus anderen Vereinbarungen	186,7	184,3
Kommerzielle Darlehen (siehe Anmerkung 22)	4 050,0	3 570,0
<b>Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund</b>	<b>22 360,1</b>	21 361,0

Mit Ausnahme des kommerziellen Darlehens sind die Darlehen des Bundes zinslos und bedingt rückzahlbar.

## 24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	753,0	813,7
gegenüber Aktionär Bund	29,2	32,1
gegenüber assoziierten Gesellschaften	3,6	2,3
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>785,8</b>	848,1

## 25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Andere kurzfristige Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	84,4	98,6
Übrige Verbindlichkeiten	61,7	60,1
<b>Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>146,1</b>	158,8
<b>Andere langfristige Verbindlichkeiten</b>		
Erlösabgrenzungen	79,8	80,6
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	744,4	799,2
<b>Total andere langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>824,2</b>	879,8
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>	<b>970,3</b>	1 038,6

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind die Verbindlichkeiten für langfristige Mitarbeiterleistungen enthalten.

## 26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Abgrenzung Fahrausweise	683,5	674,6
Abgrenzung Zinsaufwendungen	41,8	74,0
Abgrenzung laufende Ertragssteuerverpflichtungen	8,2	6,3
Übrige Abgrenzungen	725,0	714,2
<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>1 458,5</b>	1 469,1

Die Position «Abgrenzung Fahrausweise» umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der im Umlauf befindlichen General-, Halbtax- und Streckenabonnemente sowie die Abgrenzung von Mehrfahrtenkarten.

Die übrigen Abgrenzungen enthalten Anteile an Einnahmen von SBB Verkaufspunkten, die anderen konzessionierten Transportunternehmen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Kreditorenrechnungen.

## 27 Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Kurzfristige Rückstellungen	275,1	288,0
Langfristige Rückstellungen	560,3	533,2
<b>Rückstellungen</b>	<b>835,4</b>	<b>821,1</b>

### Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruk- turierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1. 1. 2017	0,5	34,1	434,0	129,4	51,1	3,4	155,7	808,3
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,4
Bildung	0,1	6,6	0,0	15,0	40,4	0,2	88,2	150,5
Inanspruchnahme	-0,4	-1,4	-22,8	-2,5	-17,1	-0,2	-57,1	-101,4
Auflösung	0,0	0,0	0,0	-0,5	-5,0	0,0	-31,2	-36,7
<b>Bestand 31. 12. 2017</b>	<b>0,2</b>	<b>39,3</b>	<b>411,2</b>	<b>141,6</b>	<b>69,4</b>	<b>3,5</b>	<b>155,9</b>	<b>821,1</b>
davon kurzfristig	0,0	1,6	11,8	120,0	25,0	0,0	129,6	288,0
davon langfristig	0,2	37,7	399,4	21,6	44,4	3,5	26,3	533,2
Bestand 1. 1. 2018	0,2	39,3	411,2	141,6	69,4	3,5	155,9	821,1
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2	-0,3
Bildung	0,1	0,0	0,0	27,8	22,4	1,5	62,4	114,1
Inanspruchnahme	0,0	-0,8	-11,8	-4,1	-9,8	-0,1	-41,6	-68,3
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,6	0,0	-27,8	-31,3
<b>Bestand 31. 12. 2018</b>	<b>0,3</b>	<b>38,5</b>	<b>399,4</b>	<b>165,2</b>	<b>78,5</b>	<b>4,9</b>	<b>148,8</b>	<b>835,4</b>
davon kurzfristig	0,0	0,7	10,0	131,6	16,4	0,0	116,4	275,1
davon langfristig	0,3	37,8	389,4	33,6	62,0	4,9	32,4	560,3

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umwelaltlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Jahr 2018 wurden CHF 0,8 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet.

Für die Sanierung des Energiebereichs wurde im April 2001 ein Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen sowie durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten reduziert.

Das Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» bietet den Mitarbeitenden die Möglichkeit Zeit- und Geldelemente auf einem individuellen Zeitkonto anzusparen und später als Zeit wieder zu beziehen. Das Modell wurde mit dem letzten Gesamtarbeitsvertrag eingeführt. Rückwirkend per 1. 1. 2017 wurde die Verpflichtung gegenüber den Mitarbeitenden von CHF 10,9 Mio. aus den anderen langfristigen Verbindlichkeiten in die Rückstellung Ferien/Überzeit umgegliedert, um die beiden vergleichbaren Sachverhalte in derselben Position auszuweisen. Im Jahr 2018 wurden CHF 2,4 Mio. durch die Mitarbeitenden in Anspruch genommen. Durch die Ansparungen der Mitarbeitenden erhöhte sich die Verpflichtung um CHF 14,3 Mio. auf CHF 33,6 Mio.

Für Verpflichtungen aus Effizienzsteigerungsprogrammen, insbesondere bei der Infrastruktur und dem Personenverkehr, wurden Restrukturierungsrückstellungen in der Höhe von CHF 22,4 Mio. gebildet. Aufgrund der im Jahr 2018 umgesetzten RailFit-Massnahmen wurden Restrukturierungsrückstellungen im Umfang von CHF 9,8 Mio. in Anspruch genommen, insbesondere bei Infrastruktur und Güterverkehr.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden wurden Rückstellungen von CHF 45,7 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 28,8 Mio. verwendet. Im Jahr 2018 wurde in den übrigen Rückstellungen eine Rückstellung für den Digitalisierungsfonds in der Höhe von CHF 10,0 Mio. gebildet.

## 28 Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Zunahme Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen	-2,6	-0,4
Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21,8	59,8
Zunahme/Abnahme Vorräte und angefangene Arbeiten	-11,1	7,6
Zunahme übriges Umlaufvermögen	-71,6	-8,8
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-62,0	139,0
Abnahme/Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-21,8	169,0
<b>Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen</b>	<b>-147,3</b>	<b>366,2</b>

## Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungs-verzicht	Bilanz	Bildung	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personal-aufwand	Ergebnis aus AGBR im Personal-aufwand
Mio. CHF	<b>31. 12. 2018</b>	<b>31. 12. 2018</b>	<b>31. 12. 2018</b>	<b>2018</b>	31. 12. 2017	<b>2018</b>	2017
Vorsorgeeinrichtungen	1,1	0,0	1,1	0,2	1,1	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>1,1</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,2</b>	1,1	<b>0,2</b>	0,2

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Erfolgs-wirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorge-aufwand im Personal-aufwand	Vorsorge-aufwand im Personal-aufwand
Mio. CHF	<b>31. 12. 2018</b>	<b>31. 12. 2018</b>	31. 12. 2017			<b>2018</b>	2017
Patronale Fonds	0,2	0,2	0,3	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-553,4	-608,2	54,8	-335,7	-280,9	-298,2
<b>Total</b>	<b>0,2</b>	<b>-553,2</b>	-607,9	<b>54,8</b>	<b>-335,7</b>	<b>-280,9</b>	-298,3

Aus den Sanierungen der Pensionskasse SBB (PK SBB) in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 1250,8 Mio. (Vorjahr: CHF 1374,0 Mio.) gegenüber der PK SBB.

Zur langfristigen Sicherung der heutigen und der künftigen Renten hat die PK SBB im Rahmen des «Massnahmenpakets 2016» die Senkung des technischen Zinssatzes, die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend eine gestaffelte Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Der Deckungsgrad der PK SBB ist per 31. Dezember 2018 auf 101,1 % (Vorjahr: 107,1 %) gesunken.

## Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	<b>31. 12. 2018</b>	31. 12. 2017
Finanzverbindlichkeiten	22	9 279,2	9 021,5
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	20 250,6	19 563,0
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>29 529,9</b>	28 584,5
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-660,4	-615,9
<b>Nettoverschuldung</b>		<b>28 869,5</b>	27 968,6
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr</b>		<b>900,9</b>	240,6

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 8618,8 Mio. (Vorjahr: CHF 8405,6 Mio.).

Die Nettoverschuldung nahm im Berichtsjahr um CHF 900,9 Mio. (+3,2%) zu.

Sowohl die verzinsliche Verschuldung für die Finanzierung der kommerziellen Investitionen als auch die Darlehen von Bund und Kantonen für die Finanzierung der bestellten Infrastrukturprojekte nahmen zu.

## Weitere Angaben.

### Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	<b>31. 12. 2018</b>	31. 12. 2017
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	34,3	50,8
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	1 840,0	1 865,6
Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter	394,5	310,8
<b>Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven</b>	<b>2 268,8</b>	2 227,2

Die weiteren quantifizierbaren Verpflichtungen umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital an Beteiligungen und Prozessrisiken.

## Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für Betrieb und spätere Stilllegung den Aktionären (Partnern) über deren Strombezüge anteilig belastet werden. Für den Fall, dass die Kosten für Betrieb, Stilllegung und Entsorgung dereinst höher ausfallen sollten als erwartet und die Mittel der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds zur Deckung der Kosten nicht ausreichen, besteht aufgrund der generellen Kostenübernahmeverpflichtung für die Partner eine Nachschusspflicht.

## Eventualforderungen.

Die Werkliederverträge bei Rollmaterialbeschaffungen sehen für den Fall verspäteter Lieferungen üblicherweise Strafzahlungen vor. Diese sind an vertraglich definierte Kriterien geknüpft. Die Höhe der sich aus der verzögerten Lieferung der Fernverkehrs-Doppelstockzüge ergebenden Forderung nach einer Strafzahlung kann erst nach Übernahme der Fahrzeuge abschliessend bestimmt werden.

## Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Investitionsverpflichtungen	6 317,8	7 228,1
Verpflichtungen im Energiebereich	1 214,2	1 474,5
Übrige	2 263,2	1 684,2
<b>Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen</b>	<b>9 795,2</b>	<b>10 386,9</b>

## Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	1,1	1,0
<b>Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>

## Transaktionen mit nahestehenden Personen.

### Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100 % der Aktien der SBB AG. Zu den Transaktionen mit dem Aktionär verweisen wir auf die Übersicht betreffend die Leistungen der öffentlichen Hand.

### Übersicht Leistungen der öffentlichen Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 2926,7 Mio. (Vorjahr: CHF 2818,5 Mio.) vom Bund für bestellte Leistungen im Regionalen Personenverkehr, für Güterverkehrsleistungen zur Unterstützung der Erreichung des Verlagerungsziels sowie für Investitionen in das Bahnnetz, inklusive seines Unterhalts und Betriebs, erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2018	2017
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	312,1	295,8
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 324,6	1 319,1
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	225,7	192,8
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	375,5	401,8
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	124,6	108,7
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	7,8	13,2
<b>Total erfolgswirksame Leistungen Bund</b>	<b>2 370,4</b>	<b>2 331,5</b>
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	519,0	448,9
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	37,3	38,1
<b>Total Leistungen Bund</b>	<b>2 926,7</b>	<b>2 818,5</b>
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	341,4	326,5
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	7,8	7,9
<b>Total erfolgswirksame Leistungen Kantone</b>	<b>349,2</b>	<b>334,4</b>
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	168,6	181,6
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	21,0	36,3
<b>Total Leistungen Kantone</b>	<b>538,9</b>	<b>552,3</b>
<b>Total Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>3 465,5</b>	<b>3 370,7</b>

Betreffend Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wird auf Anmerkung 2 «Leistungen der öffentlichen Hand» verwiesen.

#### Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Betriebsertrag	251,1	240,2
Betriebsaufwand	-30,3	-39,3
<b>Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften</b>	<b>220,8</b>	<b>200,9</b>

Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den assoziierten Gesellschaften werden in den Anmerkungen 16 und 24 separat ausgewiesen. Im Betriebsertrag sind Arbeiten im Umfang von CHF 14,1 Mio. (Vorjahr: CHF 35,7 Mio.) für die AlpTransit Gotthard AG enthalten. Diese wurden von der SBB AG im Zusammenhang mit dem Bau von Anschlussgleisen zum Gotthard- und Ceneri-Basistunnel zu vom Bundesamt für Verkehr vorgegebenen Bedingungen geleistet.

Der von der AlpTransit Gotthard AG für übernommene Unterhaltsleistungen für Anlagen im Eigentum der SBB in Rechnung gestellte Betrag über CHF 0,2 Mio. (Vorjahr: CHF 5,9 Mio.) ist in der Position Betriebsaufwand enthalten und erfolgte ebenfalls unter den vorgegebenen Bedingungen.

#### Transaktionen mit Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Kurzfristige Verbindlichkeiten	80,1	2,6
Langfristige Verbindlichkeiten	1 172,1	1 374,0
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen</b>	<b>1 252,3</b>	<b>1 376,6</b>

Das Darlehen gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung stammt aus den in den Jahren 2007 und 2010 beschlossenen Sanierungspaketen. Zur Sicherung dieses Darlehens wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen von ausgesuchten SBB Grossbahnhöfen mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB abgetreten.

Im Berichtsjahr wurden Amortisationszahlungen in der Höhe von CHF 123,2 Mio. (Vorjahr: CHF 25,3 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand betrug CHF 53,1 Mio. (Vorjahr: CHF 56,0 Mio.).

### Finanzinstrumente.

Das langfristig ausgelegte Investitionsprogramm der SBB im Zusammenhang mit Rollmaterialbeschaffungen und Immobilienentwicklungsprojekten wird möglichst fristenkongruent 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 abgeschlossener Zinssatzswaps abgesichert. Zu einem kleineren Teil werden auch Optionsstrategien eingesetzt.

Absicherungen von Marktrisiken werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Kurzfristiger Liquiditätsbedarf und Geldflüsse aus dem Tagesgeschäft werden im Konzern ausgeglichen, und nur Fremdwährungsrisiken der verbleibenden Nettopositionen werden im Markt abgesichert.

Zur Absicherung der Fremdwährungs-, Zins- und Energiepreisrisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

Instrument	Motiv	Kontrakt-	Werte	Werte	Kontrakt-	Werte	Werte
		volumen	aktiv	passiv	volumen	aktiv	passiv
Mio. CHF		31. 12. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2017
Währungen	Absicherung	632,6	23,5	0,1	696,5	42,1	12,2
Zinsen	Absicherung	1 582,1	11,8	212,6	1 207,1	16,4	235,5
Übrige Basiswerte	Absicherung	102,5	10,1	17,7	77,7	3,7	9,4
<b>Finanzinstrumente</b>		<b>2 317,1</b>	<b>45,3</b>	<b>230,4</b>	<b>1 981,3</b>	<b>62,2</b>	<b>257,1</b>

Aufgrund der weiterhin tiefen Langfristzinsen und der Unsicherheiten bezüglich der mittel- und langfristigen Entwicklung verfolgt die SBB unverändert eine vorsichtige Finanzierungspolitik.

Neue Finanzierungen wurden mehrheitlich in Form von langfristigen Festzinskrediten aufgenommen. Die variabel verzinslichen Finanzierungen sind nach wie vor über Zinssatzswaps abgesichert.

Die gegenüber dem Vorjahr tieferen passiven Werte der Zinsabsicherungsinstrumente resultierten aus der vorzeitigen Auflösung eines Zinsabsicherungsinstruments während des Berichtsjahres sowie aus einem leicht höheren Zinsumfeld, was den Marktwert der Absicherungsinstrumente positiv beeinflusste. Die sehr tiefen, teilweise negativen, langfristigen Zinsen in der Schweiz sind weiterhin für die negative Bewertung der verbleibenden Zinsabsicherungsinstrumente verantwortlich.

### Konzerninterne Absicherung von Währungsrisiken (Transaktionsrisiken).

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken. Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über Corporate Treasury abgesichert.

Aus der konzerninternen Fremdwährungsabsicherung resultierten im Berichtsjahr die folgenden erfolgswirksamen Effekte auf die Divisionen:

Mio. CHF	2018	2017
Personenverkehr	0,8	3,3
Immobilien	0,0	0,0
Güterverkehr	-0,4	-3,2
Infrastruktur	3,4	-0,6

## Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

### Risikomanagement.

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB betreiben ein an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Konzernleitung ausgerichtetes sowie mit der Planung abgestimmtes konzernweites Risikomanagement. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen wesentliche Risiken identifiziert und beurteilt sowie Massnahmen zur Risikosteuerung überprüft und definiert. Durch die Zuordnung eines jeden Risikos zu einem Risk Owner bestehen klare Verantwortungen für die Risiken. Risikomanagement wird als eine Führungsaufgabe verstanden. Die Führungskräfte sind als Risk Owner für die operative Umsetzung des Risikomanagements in ihrem Verantwortungsbereich zuständig.

#### Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung der Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report. Dieser umfasst unter anderem die aktuellen Toprisiken der SBB. Eine konzernweit einheitliche Risikobewertungsmatrix und die Risiko-Cluster bilden die Grundlage für eine standardisierte Bewertung, Kategorisierung und Berichterstattung der Risiken gemäss der Risk Policy und der Konzernweisung SBB.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich am 12. und 14. Dezember 2018 mit dem Corporate Risk Report 2018 befasst und den Bericht genehmigt. Dies bildet die Ausgangslage für die nachfolgenden Risikoprozesse.

#### Risikomanagement und Internes Kontrollsystem (IKS) SBB.

Mit dem implementierten Internen Kontrollsystem (IKS) ist sichergestellt, dass die Prozess-Owner die Finanzprozesse jährlich einer Risikobewertung unterziehen.

### Finanzielles Risikomanagement.

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit ist die SBB Finanzrisiken wie Marktrisiken (Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie Energiepreisschwankungen), Liquiditäts- und Kreditrisiken (finanzielle Gegenparteien) ausgesetzt.

#### Zinsänderungsrisiken.

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

#### Währungsrisiken.

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

#### Energiepreissrisiken.

Durch die Verkäufe von Energieüberschüssen und die Zukäufe zur Überbrückung von Stromspitzenbedarfszeiten unterliegt die SBB trotz weitgehender Selbstversorgung teilweise den Preisschwankungen am Energiemarkt. Dieses Risiko wird durch Termingeschäfte (v. a. Forwards, Futures, Swaps, Länderspreads) sowie in geringem Umfang durch Optionen auf künftigen Energiepreisen limitiert.

#### Liquiditätsrisiken.

Zur systematischen Erfassung der Liquiditätsrisiken führt die SBB eine laufend aktualisierte, rollende Liquiditäts-, Devisen- und Finanzplanung durch. Die vorhandene Liquidität wird über zentrale Cash Pools, bei denen 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, die über ein Kurzfristrating von mindestens A-2 bei der Ratingagentur Standard & Poor's verfügen.

Die externe Finanzierung der SBB für kommerzielle Investitionen erfolgt zum grössten Teil bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und bei der EUROFIMA. Letztere ist eine Finanzierungsgesellschaft der europäischen Staatsbahnen mit zusätzlicher Garantie von deren Eignern. Sie vergibt Kredite ausschliesslich an ihre Aktionäre oder an Transportunternehmen, die über eine Garantie eines EUROFIMA-Aktionärs verfügen. Die Verfügbarkeit der Bundesfinanzierung ist in den Strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB sowie einer Vereinbarung mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) geregelt.

Im Weiteren verfügt die SBB über Betriebsmittellimiten bei diversen Banken.

### **Kreditrisiken (Gegenparteirisiken).**

Das Kreditrisiko stellt das Risiko möglicher Verluste dar, die dadurch entstehen, dass Gegenparteien ihren Verbindlichkeiten nicht mehr nachkommen. Zur Minimierung derartiger Ausfälle werden Anlagen und Absicherungsgeschäfte nur bei Finanzinstituten getätigt, die bei Standard & Poor's über mindestens ein Rating von A verfügen oder durch entsprechende Sicherungsstrukturen geschützt sind. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Kreditlimite pro Gegenpartei.

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

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 21. Februar 2019 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

### **Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.**

Im Rahmen der Eignerstrategie 2015–2018 vereinbarte der Bund mit der SBB Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich an die Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund auf CHF 150,0 Mio. pro Jahr festgelegt. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus direkten Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur in der Höhe von CHF 117,6 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 32,4 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

### **Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung und Stabilisierung der PK SBB.**

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493,0 Mio., die die SBB im Jahr 2007 erbracht hat, muss gemäss Botschaft des Bundesrates zur Sanierung der PK SBB vom 5. März 2010 durch Immobilien finanziert werden. Im Jahr 2016 tätigte die SBB eine weitere Stabilisierungszahlung in der Höhe von CHF 690,0 Mio. zugunsten der PK SBB, die ebenfalls durch Immobilien finanziert wird. Für die anfallenden Amortisations- und Zinszahlungen leistete die Division Immobilien interne Ausgleichszahlungen an die Konzernbereiche von CHF 178,1 Mio. (Vorjahr: CHF 274,6 Mio.).

### **Segmentberichterstattung.**

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr, Infrastruktur und Konzernbereiche 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 70. In der Position Übriger Erfolg sind das Finanzergebnis, der Erfolg aus Immobilienveräusserungen, die Ertragssteuern sowie die Minderheitsanteile enthalten.

## Segmentinformation SBB Konzern.

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

Mio. CHF	Personen- verkehr		Immobilien		Güterverkehr	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<b>Angaben zur Erfolgsrechnung</b>						
<b>Betriebsertrag</b>	<b>5 091,2</b>	5 019,9	<b>818,5</b>	794,1	<b>987,6</b>	959,7
davon						
– Verkehrserträge	3 482,8	3 409,2	0,0	0,0	918,5	888,1
– Leistungen der öffentlichen Hand	700,4	669,5	0,0	0,0	7,8	13,2
– Mieterträge Liegenschaften	7,8	7,6	648,7	629,6	0,9	0,9
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>-4 808,7</b>	-4 791,1	<b>-565,7</b>	-545,5	<b>-971,2</b>	-1 012,5
davon						
– Personalaufwand	-1 763,6	-1 771,2	-123,8	-123,9	-388,5	-418,5
– Abschreibungen	-650,6	-610,1	-190,8	-178,6	-27,7	-44,2
– Bahnbetriebsleistungsaufwand	-1 139,3	-1 156,3	-1,1	-0,7	-323,1	-302,5
Wertbeeinträchtigung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>282,5</b>	228,8	<b>252,9</b>	248,6	<b>16,4</b>	-241,5
Übriger Erfolg	-41,1	-43,1	53,3	153,6	-3,6	2,8
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/ PK-Darlehen	0,0	0,0	-295,8 <sup>1</sup>	-392,2 <sup>1</sup>	0,0	0,0
<b>Divisions-/Konzernergebnis</b>	<b>241,4</b>	185,8	<b>10,4</b>	10,0	<b>12,9</b>	-238,7

<sup>1</sup> Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil (CHF 32,4 Mio., Vorjahr: CHF 32,4 Mio.) beträgt die Ausgleichszahlung CHF 328,1 Mio. (Vorjahr: CHF 424,6 Mio.).

<b>Angaben zum Cashflow</b>						
Cashflow aus Betriebstätigkeit	811,5	848,5	49,9	130,9	51,4	15,8
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-753,7	-718,2	-487,3	-274,7	-25,5	-27,9
Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	57,8	130,2	-437,5	-143,8	25,9	-12,1
Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	50,9	18,6	0,0	0,0	-0,1	-0,1
<b>Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>	<b>108,7</b>	148,8	<b>-437,5</b>	-143,8	<b>25,8</b>	-12,2

	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Angaben zur Bilanz</b>						
<b>Aktiven</b>	<b>11 242,7</b>	11 097,7	<b>5 969,8</b>	5 572,0	<b>685,6</b>	666,9
Umlaufvermögen	2 746,0	2 704,9	40,1	46,1	240,1	229,0
Anlagevermögen	8 496,7	8 392,8	5 929,7	5 525,8	445,5	438,0
davon						
– Fahrzeuge	6 151,6	6 070,7	5,8	5,8	351,9	345,9
– Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	535,1	510,5	4,2	4,3	5,8	4,7
– Grundstücke und Gebäude	93,4	82,8	3 814,7	3 461,9	13,2	13,6
– Sachanlagen im Bau	1 105,4	1 130,6	1 562,6	1 558,2	22,1	36,0
<b>Passiven</b>	<b>11 242,7</b>	11 097,7	<b>5 969,8</b>	5 572,0	<b>685,6</b>	666,9
Fremdkapital	5 640,0	5 738,9	5 153,1	4 765,7	602,4	597,2
davon						
– Finanzverbindlichkeiten	3 829,1	3 924,4	4 900,5	4 462,8	389,8	386,4
– Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	515,2	494,1	0,0	0,0	1,0	1,1

Infrastruktur		Konzern- bereiche		Eliminationen		Total SBB	
2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<b>4 421,0</b>	4 353,3	<b>1 050,8</b>	1 029,1	<b>-2 723,9</b>	-2 714,3	<b>9 645,2</b>	9 441,8
1 221,9	1 232,4	0,0	0,0	-1 240,8	-1 250,2	4 382,4	4 279,5
2 011,4	1 983,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 719,6	2 665,8
0,5	0,9	0,0	0,0	-149,5	-152,5	508,5	486,5
<b>-4 486,9</b>	-4 394,8	<b>-974,9</b>	-953,6	<b>2 747,9</b>	2 757,1	<b>-9 059,5</b>	-8 940,5
-1 548,4	-1 539,1	-590,3	-551,6	189,0	191,2	-4 225,5	-4 213,1
-1 363,7	-1 357,0	-40,1	-36,9	0,0	0,9	-2 272,8	-2 225,9
-75,3	-53,4	-3,4	-2,5	1 198,2	1 198,3	-344,0	-317,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7
<b>-65,9</b>	-41,6	<b>75,9</b>	75,4	<b>23,9</b>	42,7	<b>585,7</b>	312,6
-6,0	-8,9	5,8	7,3	-25,8	-25,4	-17,3	86,4
150,0	150,0	145,8	242,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>78,2</b>	99,6	<b>227,5</b>	325,0	<b>-1,9</b>	17,3	<b>568,4</b>	399,0
116,7	280,6	188,2	339,8	0,0	0,0	1 217,7	1 615,5
-2 128,4	-2 116,0	-49,9	-32,0	0,0	0,0	-3 444,8	-3 168,8
-2 011,7	-1 835,5	138,3	307,8	0,0	0,0	-2 227,1	-1 553,3
1 961,5	1 931,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 012,3	1 949,6
<b>-50,2</b>	95,6	<b>138,3</b>	307,8	<b>0,0</b>	0,0	<b>-214,8</b>	396,3
<b>31. 12. 2018</b>	31. 12. 2017	<b>31. 12. 2018</b>	31. 12. 2017	<b>31. 12. 2018</b>	31. 12. 2017	<b>31. 12. 2018</b>	31. 12. 2017
<b>30 013,2</b>	29 117,6	<b>11 190,6</b>	10 586,2	<b>-12 536,8</b>	-11 866,5	<b>46 565,2</b>	45 173,8
641,0	510,5	1 454,7	1 257,0	-3 058,8	-2 784,8	2 063,2	1 962,7
29 372,2	28 607,1	9 735,9	9 329,2	-9 478,1	-9 081,7	44 502,0	43 211,2
455,2	445,6	0,6	0,9	0,0	0,0	6 965,1	6 869,0
17 103,6	17 110,5	0,0	0,0	0,0	0,0	17 648,7	17 630,0
1 660,2	1 640,0	23,0	19,6	0,0	0,0	5 604,5	5 218,0
6 729,4	5 872,0	1,7	7,7	0,0	0,0	9 421,2	8 604,4
<b>30 013,2</b>	29 117,6	<b>11 190,6</b>	10 586,2	<b>-12 536,8</b>	-11 866,5	<b>46 565,2</b>	45 173,8
21 905,1	21 088,8	12 424,8	12 047,9	-12 145,5	-11 477,0	33 579,9	32 761,4
944,3	793,3	11 262,1	10 809,9	-12 046,5	-11 355,3	9 279,2	9 021,5
19 734,5	19 067,7	0,0	0,0	0,0	0,0	20 250,6	19 563,0

## Beteiligungsverzeichnis SBB.

### Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %	Beteiligung SBB %	Erf	Seg	
			31. 12. 2018	31. 12. 2017			
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	P
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	P
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF	1,00	0,75	75,49	75,49	E	P
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	P
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
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	P
Lémanis SA, Genève	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	P
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	P
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR	1,18	0,49	41,47	41,47	E	P
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E	P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S. r. l., Milano	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basel	CHF	0,10	0,05	51,00	51,00	V	G
RAIpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	90,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V	I
Securitrans, Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB
SwissSign AG, Opfikon (verkauft)	CHF	0,45	0,00	0,00	50,00	E	KB

Erf = Erfassung:  
V = Vollkonsolidiert  
E = Mittels Equity-Methode  
Q = Quotenkonsolidiert

Seg = Segment:  
G = Güterverkehr  
I = Infrastruktur  
IM = Immobilien  
P = Personenverkehr  
KB = Konzernbereiche

# Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.



Ernst & Young AG  
Schanzenstrasse 4a  
Postfach  
CH-3001 Bern

Telefon: +41 58 286 61 11  
Fax: +41 58 286 68 18  
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der  
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 21. Februar 2019

## Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Konzernerfolgsrechnung, Konzernbilanz, Konzerngeldflussrechnung, Konzerneigenkapitalnachweis und Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 44 bis 70), für das am 31. Dezember 2018 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 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 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den 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 vereinbaren 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

Olivier Mange  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Florian Baumgarther  
Zugelassener Revisionsexperte

# Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2018	2017
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	3 538,1	3 477,5
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 516,2	2 456,0
Mieterträge Liegenschaften		514,6	492,6
Nebenerträge	3	954,4	921,2
Eigenleistungen		1 173,8	1 162,7
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>8 697,2</b>	8 510,1
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand		-704,6	-719,0
Personalaufwand	4	-3 667,3	-3 618,8
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-1 678,4	-1 591,1
Wertanpassungen auf Beteiligungen		6,0	-247,0
Abschreibungen auf Sachanlagen		-1 962,6	-1 928,0
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		-173,6	-149,3
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-8 180,5</b>	-8 253,2
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>516,7</b>	257,0
Finanzertrag		31,5	38,4
Finanzaufwand		-115,8	-119,6
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>432,4</b>	175,7
Erfolg aus Immobilienveräusserungen		107,0	204,6
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>539,4</b>	380,3
Ertragssteuern		-7,3	-10,2
<b>Jahresgewinn</b>	6	<b>532,1</b>	370,2

# Bilanz SBB AG.

## Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel		558,5	502,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	472,4	496,5
Kurzfristige verzinsliche Forderungen		97,4	109,3
Andere Forderungen		89,9	89,9
Vorräte und angefangene Arbeiten		314,9	305,5
Aktive Rechnungsabgrenzungen		373,5	272,7
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>1 906,6</b>	1 776,5
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	8	1 235,3	1 036,2
Beteiligungen		586,6	584,5
Sachanlagen		31 683,6	31 242,0
Sachanlagen im Bau		9 314,7	8 515,7
Immaterielle Anlagen		942,7	946,1
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>43 762,8</b>	42 324,5
<b>Total Aktiven</b>		<b>45 669,4</b>	44 101,0

## Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Fremdkapital</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	757,9	818,4
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	1 064,8	869,8
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12	119,9	132,8
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 325,9	1 357,9
Kurzfristige Rückstellungen	13	221,5	311,8
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 489,9</b>	3 490,7
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	8 420,3	8 113,0
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	19 754,5	19 092,7
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12	823,9	879,5
Langfristige Rückstellungen	13	623,3	499,7
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>29 622,1</b>	28 585,0
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>33 112,0</b>	32 075,7
<b>Eigenkapital</b>			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserven EBG 67 (Infrastruktur)		67,2	14,6
Reserven PBG 36 (Regionaler Personenverkehr)		-25,7	-1,4
Kumulierte Gewinne			
Gewinnvortrag		983,8	642,0
Jahresgewinn		532,1	370,2
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>12 557,4</b>	12 025,3
<b>Total Passiven</b>		<b>45 669,4</b>	44 101,0

# Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

## Anmerkungen zur Jahresrechnung.

### 0.1 Allgemeines.

Die vorliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG), Bern, wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957–963b OR) erstellt. Die Jahresrechnung vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Als Beteiligungen gelten Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt zu mindestens 20 % beteiligt ist. Beteiligte sind der Bund als Aktionär der SBB AG sowie die Organisationen, die vom Bund beherrscht werden.

### 0.2 Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2018 einen Deckungsgrad von 101,1 % (Vorjahr: 107,1 %) aus. Per 31. Dezember 2018 besteht eine Vorsorgeverpflichtung von CHF 541,4 Mio. (Vorjahr: CHF 596,2 Mio.).

### 0.3 Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV (Vorteilsabgeltung) in der Höhe von CHF 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 48,2 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abgeltungen der Kantone für den Regionalen Personenverkehr in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

### 0.4 Rückstellungen im Energiebereich.

Für die Sanierung des Energiebereichs wurde 2001 ein Bedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die dafür gebildete Rückstellung Sanierung Energiebereich wird für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen und für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten verwendet. Verluste aus Beteiligungen ab 2001 werden durch die Rückstellung Belastende Energieverträge abgedeckt.

### 0.5 Rückstellung für Umweltaltlasten.

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, in der Eröffnungsbilanz keine vollumfängliche Rückstellung zu berücksichtigen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. einzustellen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2018 weitergeführt und die Kosten von CHF 0,8 Mio. der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 38,4 Mio.

### 0.6 Rückstellung für Fahrzeuginstandhaltung Regionalverkehr.

Der Regionale Personenverkehr erhält Abgeltungen der öffentlichen Hand für die ungedeckten Kosten des bestellten Angebotes. Darin enthalten sind die geglätteten Kosten der Fahrzeuginstandhaltung. Da die effektiven Kosten nicht zeitgleich mit den Abgeltungen anfallen, entsteht eine Differenz zu den erhaltenen Abgeltungen. Basierend auf der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) wird diese Differenz einer Rückstellung zugewiesen bzw. entnommen.

### 0.7 Ertragssteuern.

Die SBB AG bezahlt Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit ist die SBB AG auf kantonaler und Bundesebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

## Detailangaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen.

### 1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2018	2017
Personenverkehr	3 235,1	3 165,7
Betriebsleistungen	45,7	48,1
Infrastruktur (Trassenertrag)	257,3	263,7
<b>Verkehrserträge</b>	<b>3 538,1</b>	<b>3 477,5</b>

### 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2018	2017
<b>Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>		
Bund	237,7	221,5
Kantone	267,0	251,4
<b>Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>	<b>504,8</b>	<b>472,9</b>
<b>Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung</b>		
Abschreibung Infrastruktur	1 294,8	1 287,3
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	222,2	191,6
Betriebsbeitrag Infrastruktur	362,3	388,5
<b>Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung</b>	<b>1 879,3</b>	<b>1 867,5</b>
<b>Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen</b>		
Bund	124,3	107,7
Kantone	7,8	7,9
<b>Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen</b>	<b>132,1</b>	<b>115,6</b>
<b>Total Leistungen für die Bahninfrastruktur</b>	<b>2 011,4</b>	<b>1 983,1</b>
<b>Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>2 516,2</b>	<b>2 456,0</b>

### 3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2018	2017
Dienstleistungen	185,3	192,1
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	128,0	118,9
Erträge aus Vermietungen	69,2	59,0
Energieerträge	123,7	81,2
Geldwechsel	36,6	37,7
Provisionen	83,5	84,1
Drucksachen- und Materialverkäufe	71,8	72,7
Kostenbeteiligungen	119,5	129,0
Übrige Nebenerträge	137,0	146,5
<b>Nebenerträge</b>	<b>954,4</b>	<b>921,2</b>

### 4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2018	2017
Lohnaufwand	2 472,7	2 472,0
Personalmiete	596,5	544,3
Sozialversicherungsaufwand	446,7	462,1
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	3,3	10,2
Übriger Personalaufwand	148,1	130,2
<b>Personalaufwand</b>	<b>3 667,3</b>	<b>3 618,8</b>

## 5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2018	2017
Bahnbetriebsleistungen	174,3	177,8
Miete von Anlagen	57,8	54,6
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	454,0	455,4
Fahrzeugaufwand	142,1	139,2
Energieaufwand	252,7	202,3
Verwaltungsaufwand	112,1	105,7
Informatikaufwand	176,3	147,0
Werbeaufwand	61,6	44,0
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	66,7	74,6
Vorsteuerkürzungen auf Abgeltungen und Leistungen der öffentlichen Hand	90,1	91,1
Übriger Betriebsaufwand	90,8	99,5
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>1 678,4</b>	<b>1 591,1</b>

## 6 Jahrgewinn.

Mio. CHF	2018	2017
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	5,7	-24,3
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	52,7	53,0
Jahrgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	473,7	341,5
<b>Jahrgewinn</b>	<b>532,1</b>	<b>370,2</b>

## 7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	312,6	347,9
gegenüber Beteiligten	130,3	118,3
gegenüber Beteiligungen	36,9	46,4
Wertberichtigungen	-7,5	-16,1
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>472,4</b>	<b>496,5</b>

## 8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Wertschriften des Anlagevermögens	80,9	72,0
Darlehen gegenüber Dritten	86,8	64,9
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	1 066,4	898,1
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,2	1,2
<b>Finanzanlagen</b>	<b>1 235,3</b>	<b>1 036,2</b>

Die SBB AG hat im Vorjahr zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in der Höhe von CHF 300,0 Mio. eine Rangrücktrittsvereinbarung unterzeichnet. Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung der Gesellschaft bestehen. Dazugehörige Amortisationen sind für die Dauer der Vereinbarung gestundet. Ferner gewährt die SBB eine auf CHF 45,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage.

## 9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	690,3	753,4
gegenüber Beteiligten	43,2	43,3
gegenüber Beteiligungen	24,4	21,7
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>757,9</b>	<b>818,4</b>

## 10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Bankverbindlichkeiten	2 947,5	2 850,5
Leasingverbindlichkeiten	102,5	107,6
Personalkasse	865,5	906,9
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	268,8	173,8
Darlehen des Bundes (kommerziell)	4 050,0	3 570,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	1 250,8	1 374,0
<b>Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>9 485,1</b>	<b>8 982,8</b>

## 11 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 427,4	3 570,6
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	12 934,0	12 322,8
Darlehen Infrastrukturfonds Bund	1 363,3	1 341,4
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	181,6	178,8
Darlehen Kantone	1 848,1	1 679,1
<b>Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur</b>	<b>19 754,5</b>	<b>19 092,7</b>

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrentguthaben gegenüber dem Bund von CHF 31,1 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: CHF 27,3 Mio.).

## 12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	65,5	74,8
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	54,4	58,0
Langfristige Erlösabgrenzungen	79,6	80,3
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	744,4	799,2
<b>Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>943,8</b>	<b>1 012,4</b>

## 13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Umweltaltlasten	38,4	39,2
Belastende Energieverträge	358,4	358,4
Sanierung Energiebereich	41,0	52,8
Ferien/Überzeit	130,6	111,0
Restrukturierung	47,4	31,6
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	152,6	139,8
Übrige Rückstellungen	76,4	78,7
<b>Rückstellungen</b>	<b>844,8</b>	<b>811,5</b>

Die Rückstellung Belastende Energieverträge deckt die erwarteten Verluste, welche sich aus der aktuellen Marktpreisprognose ergeben, des Kraftwerks Nant de Drance ab. Weitere Erläuterungen zu den Rückstellungen im Energiebereich vgl. Anmerkung 0.4. Die Rückstellung Fahrzeuginstandhaltung wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 58,2 Mio. (Vorjahr: CHF 56,1 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge ohne grosse Instandhaltungsarbeiten im Berichtsjahr um CHF 71,0 Mio. (Vorjahr: CHF 71,6 Mio.).

## 14 Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Verzinsliche Verbindlichkeiten	10	9 485,1	8 982,8
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	19 754,5	19 092,7
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>29 239,6</b>	28 075,6
./. Flüssige Mittel und kurzfristige verzinsliche Forderungen		-655,9	-611,9
<b>Nettoverschuldung</b>		<b>28 583,7</b>	27 463,6
<b>Veränderung gegenüber dem Vorjahr</b>		<b>1 120,0</b>	259,2

## Weitere Angaben.

### Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 24 592 (Vorjahr: 24 833).

### Liquiditätsmanagement.

Die SBB führt ein konzernweites Cash Pooling. Die SBB AG ist Teilnehmerin im Cash Pooling und Poolleader. Die (Pool-)Bank kann zur Sicherung ihrer Ansprüche gegenüber den Poolteilnehmern ein Pfandrecht auf die Guthaben (Poolteilnehmerkonten) ausüben.

### Restbetrag der nicht bilanzierten Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	0,0	0,2
<b>Total</b>	<b>0,0</b>	0,2

### Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	7 630,5	8 635,0
Fällig später als 5 Jahre	1 770,8	1 585,1
<b>Total</b>	<b>9 401,3</b>	10 220,0

In den weiteren nicht bilanzierten Verpflichtungen sind unter anderem Investitionsverpflichtungen, Verpflichtungen im Energiebereich sowie langfristige Mieten für Immobilien und sonstige Anlagen enthalten.

### Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Bürgschaften und Garantien	160,5	177,2
<b>Total</b>	<b>160,5</b>	177,2

### Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Leasinganlagen	82,6	89,1
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	1 656,0	1 665,0
<b>Total</b>	<b>1 738,5</b>	1 754,0

## Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	372,6	380,0
Andere	196,3	121,8
<b>Total</b>	<b>716,1</b>	649,0

## Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für Betrieb und spätere Stilllegung den Aktionären (Partnern) über deren Strombezüge anteilig belastet werden. Für den Fall, dass die Kosten für Betrieb, Stilllegung und Entsorgung dereinst höher ausfallen sollten als erwartet und die Mittel der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds zur Deckung der Kosten nicht ausreichen, besteht aufgrund der generellen Kostenübernahmeverpflichtung für die Partner eine Nachschusspflicht.

## Eventualforderungen.

Die Werklieferverträge bei Rollmaterialbeschaffungen sehen für den Fall verspäteter Lieferungen üblicherweise Strafzahlungen vor. Diese sind an vertraglich definierte Kriterien geknüpft. Die Höhe der sich aus der verzögerten Lieferung der Fernverkehrs-Doppelstockzüge ergebenden Forderung nach einer Strafzahlung kann erst nach Übernahme der Fahrzeuge abschliessend bestimmt werden.

## Konzerninterne Absicherung von Transaktionsrisiken.

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken. Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über die SBB AG abgesichert.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Jahresrechnung der SBB AG wurde vom Verwaltungsrat am 21. Februar 2019 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

## Angaben gemäss Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Die SBB AG untersteht der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

### Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 3 RKV).

Die SBB AG hat für alle Geschäftsbereiche Sachversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400,0 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) und Haftpflichtversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400,0 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) abgeschlossen.

### Anlagenrechnung der Sparte Infrastruktur (Art. 7 RKV).

Mio. CHF	Netto- buchwert	Zugänge	Um- buchungen aus Anlagen im Bau	Abschrei- bungen	Abgänge	Netto- buchwert
	1. 1. 2018					31. 12. 2018
Gebäude und Grundstücke	1 300,4	3,9	33,0	-20,5	-2,3	1 314,5
Kunstbauten	8 617,6	0,0	79,5	-240,1	-6,5	8 450,6
Brücken	1 211,2	0,0	40,5	-31,1	-0,5	1 220,2
Tunnel	4 143,8	0,0	7,8	-99,4	-4,3	4 047,9
übrige Kunstbauten	3 262,6	0,0	31,3	-109,6	-1,7	3 182,5
Fahrbahnanlagen	4 420,4	0,0	433,7	-314,2	-15,6	4 524,3
Gleise	2 817,3	0,0	219,4	-186,1	-6,8	2 843,7
Weichen	1 478,8	0,0	153,5	-122,0	-8,5	1 501,9
übrige Fahrbahnanlagen	124,4	0,0	60,8	-6,1	-0,4	178,7
Bahnstromanlagen	1 669,6	12,1	156,4	-100,2	-2,1	1 735,8
Fahrleitungsanlagen	901,6	0,0	98,7	-71,2	-1,1	928,0
übrige Bahnstromanlagen	768,0	12,1	57,7	-29,0	-1,1	807,8
Sicherungsanlagen	2 192,5	0,0	216,5	-219,5	-12,6	2 176,9
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	1 611,1	0,0	184,9	-166,1	-10,5	1 619,4
übrige Sicherungsanlagen	581,4	0,0	31,6	-53,4	-2,1	557,5
Niederspannungs- und Telekomanlagen	1 523,4	0,1	117,6	-192,1	-1,0	1 447,9
Niederspannungsverbraucher	1 081,7	0,1	84,9	-117,9	-0,8	1 047,9
übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	441,7	0,0	32,7	-74,3	-0,2	400,0
Publikumsanlagen	609,7	0,0	50,5	-32,9	-0,9	626,4
Perrons und Zugänge	565,4	0,0	46,0	-30,2	-0,7	580,5
übrige Publikumsanlagen	44,2	0,0	4,6	-2,8	-0,2	45,9
Fahrzeuge Infrastruktur	429,1	0,1	61,4	-45,4	-4,3	440,8
Schienenfahrzeuge	381,1	0,0	55,0	-37,8	-2,8	395,5
übrige Fahrzeuge Infrastruktur	48,0	0,1	6,4	-7,6	-1,5	45,4
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	383,4	0,0	51,6	-80,9	-0,8	353,4
Anlagen im Bau	5 781,7	2 026,9	-1 200,2	0,0	0,0	6 608,4
<b>Total</b>	<b>26 927,9</b>	<b>2 043,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-1 245,9</b>	<b>-46,1</b>	<b>27 679,1</b>
Total Anschaffungswerte	40 920,5					42 605,7
Total kumulierte Wertberichtigungen	-13 992,6					-14 926,7
<b>Total Nettobuchwert</b>	<b>26 927,9</b>					<b>27 679,1</b>

In den Zugängen ist ein Anlagetransfer vom Energiebereich von CHF 12,1 Mio. enthalten inklusive Übertrag eines Darlehens des Bundes. Dieser Zugang belastet die Investitionsrechnung nicht.

### Abschreibungen Sachanlagen und Immaterielle Anlagen der Sparte Infrastruktur (Art. 7 RKV).

Mio. CHF	2018	2017
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 176,3	1 153,8
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	69,5	72,6
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	39,2	51,0
<b>Total</b>	<b>1 285,1</b>	<b>1 277,5</b>

## Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Anlagegruppen	Total Investitionen	davon zulasten Erfolgsrechnung	davon Zugänge von Anlagen
Mio. CHF	<b>2018</b>	2018	2018
Gebäude und Grundstücke	40,2	4,6	35,5
Kunstbauten	391,3	53,8	337,4
Brücken	116,8	16,9	99,9
Tunnel	178,8	24,9	153,9
übrige Kunstbauten	95,6	12,1	83,6
Fahrbahnanlagen	745,7	96,9	648,8
Gleise	429,3	56,1	373,2
Weichen	303,9	39,2	264,7
übrige Fahrbahnanlagen	12,5	1,6	10,9
Bahnstromanlagen	212,1	27,5	184,7
Fahrleitungsanlagen	123,6	16,2	107,4
übrige Bahnstromanlagen	88,5	11,2	77,3
Sicherungsanlagen	356,0	62,8	293,2
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	259,0	50,4	208,7
übrige Sicherungsanlagen	97,0	12,5	84,5
Niederspannungs- und Telekomanlagen	198,8	29,5	169,3
Niederspannungsverbraucher	95,0	12,9	82,1
übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	103,8	16,6	87,2
Publikumsanlagen	204,5	25,9	178,6
Perrons und Zugänge	203,7	25,8	177,9
übrige Publikumsanlagen	0,8	0,1	0,7
Fahrzeuge Infrastruktur	94,2	1,2	93,0
Schienenfahrzeuge	85,9	1,1	84,7
übrige Fahrzeuge Infrastruktur	8,4	0,1	8,3
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	125,0	34,5	90,5
<b>Total</b>	<b>2 367,8</b>	<b>336,8</b>	<b>2 031,0</b>

Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden aus Mitteln der öffentlichen Hand für Erneuerungen (CHF 1417,2 Mio.) und Ausbauten (CHF 892,3 Mio.) sowie aus eigenen Mitteln (CHF 58,3 Mio.) finanziert.

## Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
				31. 12. 2018	31. 12. 2017
<b>Personenverkehr und Tourismus</b>					
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF	1,00	0,74	74,42	74,42
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
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
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Genève	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR	1,18	0,49	41,47	41,47
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01
<b>Güterverkehr und Spedition</b>					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo International AG, Olten (indirekt)	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
<b>Kraftwerke</b>					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00
<b>Liegenschaften und Parking</b>					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
<b>Diverses</b>					
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Securitrans, Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42
SwissSign AG, Opfikon (verkauft)	CHF	0,45	0,00	0,00	50,00

## Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 21. Februar 2019 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2018 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

# Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2018 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	<b>31.12.2018</b>	31.12.2017
Gewinnvortrag Vorjahr	1 036,5	695,0
Reservezuweisung Sparte Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG aus Ergebnis 2018	-52,7	-53,0
Gewinnvortrag	983,8	642,0
Jahresgewinn	532,1	370,2
<b>Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>1 515,9</b>	<b>1 012,2</b>
<b>Verwendung des verbleibenden Bilanzgewinns</b>		
Reservezuweisung Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG aus Ergebnis 2018	-5,7	24,3
Zuweisung an die freiwillige Gewinnreserve	-1 400,0	0,0
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>110,2</b>	<b>1 036,5</b>

# Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.



Ernst & Young AG  
Schanzenstrasse 4a  
Postfach  
CH-3001 Bern

Telefon: +41 58 286 61 11  
Fax: +41 58 286 68 18  
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der  
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 21. Februar 2019

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 73 bis 84), für das am 31. Dezember 2018 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 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 2018 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 vereinbaren 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.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Olivier Mange  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Florian Baumgarther  
Zugelassener Revisionsexperte

# Nachhaltigkeitsbericht.

## Nachhaltigkeit bei der SBB.

«Wir befinden uns in einem digitalen Wandel, der Chancen und Risiken für die SBB, ihre Arbeitsplätze und unsere Mitarbeitenden birgt. Neue Technologien und die Digitalisierung erfordern neues Wissen, verändern Berufsbilder, Arbeitsplätze und schaffen andere Arbeitsumgebungen. Gemeinsam mit unseren Sozialpartnern suchen wir nachhaltige Lösungen. Dafür haben wir 2018 den schweizweit ersten Digitalisierungsfonds lanciert und mit zehn Millionen Franken ausgestattet. Aus dem Digitalisierungsfonds heraus werden Studien und Projekte lanciert, die die unternehmerischen Chancen und Herausforderungen für die Arbeitswelt und die Arbeitsplätze der SBB analysieren. Zusätzlich soll der Fonds auch genutzt werden zum Design von Weiterentwicklungsprogrammen für bestehende sowie für zukünftige Berufsgruppen, die sich aufgrund der Digitalisierung stark verändern. Damit nehmen wir unsere soziale Verantwortung als Arbeitgeberin wahr und leisten einen Beitrag für die nachhaltige Entwicklung der Schweiz.»

Andreas Meyer, CEO

## Unser Nachhaltigkeitsverständnis.

Die SBB bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmensführung. Sie berücksichtigt bei allen Entscheiden ihre wirtschaftliche, soziale und ökologische Verantwortung gegenüber den Kunden, den Mitarbeitenden und der Schweiz. Durch ihr Angebot und ihr Engagement steigert sie die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und leistet einen Beitrag zu deren nachhaltiger Entwicklung. Konkret heisst das: Die SBB

- bietet ihren Kunden einfache, sichere und umweltfreundliche Transportlösungen sowie eine Tür-zu-Tür-Mobilität mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis.
- gestaltet ihr Angebot barrierefrei.
- beschafft und setzt ihre Ressourcen effizient, verantwortungsvoll und umweltschonend ein und strebt eine Kreislaufwirtschaft an.
- bietet ihren Mitarbeitenden attraktive Arbeitsbedingungen und unterstützt sie in ihrer beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung sowie in ihrer Gesundheit.

## Strategische Stossrichtungen und Handlungsfelder.

102-46

Um ihren Nachhaltigkeitsvorteil zu erhalten und als nachhaltige Anbieterin zur ersten Wahl für Transport- und Mobilitätslösungen von Tür zu Tür zu werden, hat die SBB in Abstimmung mit internen Stakeholdern fünf strategische Stossrichtungen festgelegt. Diese fünf Stossrichtungen leiten sich vom Nachhaltigkeitsverständnis der SBB ab und sind eng an die Wertschöpfungskette angelehnt. So stellen sie ein auf die Kernleistung und den Kunden ausgerichtetes Vorgehen sicher und unterstützen bestehende Konzernziele.

Die SBB

- stellt eine verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicher.
- sichert den Umweltvorteil im Personen- und Güterverkehr gegenüber der Strasse.
- ist eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.
- gestaltet den Zugang zu und die Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach.
- leistet einen Beitrag für das nachhaltige Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz.

102-46

## Nachhaltigkeit entlang der Wertschöpfungskette.



Um den wirtschaftlichen Erfolg langfristig zu sichern, muss die SBB ihre finanziellen Mittel effizient einsetzen. Deshalb hat sie bei der Überarbeitung der Nachhaltigkeitsstrategie Ende 2016 neu das Handlungsfeld Lebenszyklusbetrachtung aufgenommen. Alle weiteren finanziell relevanten Gesichtspunkte werden durch die Finanzstrategie abgedeckt.

Den fünf strategischen Stossrichtungen der Nachhaltigkeitsstrategie sind Handlungsfelder zugeteilt. Diese Felder sind einerseits für die SBB Kunden von hoher Relevanz. Andererseits tragen sie entscheidend dazu bei, den Nachhaltigkeitsvorteil der SBB zu erhalten.

102-46

Handlungsfelder konkretisieren die strategischen Stossrichtungen.

Verantwortung Kreislaufwirtschaft	Verantwortung Umwelt	Verantwortung Arbeitgeberin	Verantwortung Kunden	Verantwortung Gesellschaft
Verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicherstellen	Umweltvorteil im Personen- und Güterverkehr gegenüber Strasse sichern	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein	Zugang zu und Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach gestalten	Beitrag für nachhaltiges Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz leisten
Nachhaltige Beschaffung	Klimaschutz	Attraktive Arbeitsbedingungen	Kombinierte Mobilität	Nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung
Abfall- und Wertstoffmanagement	Energie	Gesunde Mitarbeitende	Grüne Innovationen	Optimierung Pendlerströme
Lebenszyklusbetrachtung	Naturschutz	Arbeitssicherheit	Barrierefreiheit	
	Lärmschutz		Betriebssicherheit	
			Sicherer Bahnzugang	

Der vorliegende Bericht folgt der Struktur der fünf Stossrichtungen mit ihren jeweiligen Handlungsfeldern.

## Übersicht: Fortschritt bei der Erreichung strategischer Ziele.

Handlungsfeld	Strategische Ziele	Fortschritt Strategieumsetzung 2018
Nachhaltige Beschaffung	Bis 2020 will die SBB warengruppenspezifische ökologische und soziale Gesichtspunkte in allen Warengruppenstrategien berücksichtigen. Zudem plant sie, bis 2020 Top- und Risikolieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien zu beurteilen sowie Einkäufer systematisch zu ökologischen und sozialen Themen zu schulen.	→
Abfall- und Wertstoffmanagement	Die SBB beabsichtigt, bis 2020 Transparenz im Kreislauf von spezifischen Stoffgruppen zu schaffen. Sie will ausgewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit poolen, trennen und mit Maximalerlös verkaufen. Sie plant, den Recyclinganteil der Abfälle ohne Gleisaushub zu erhöhen.	↗
Lebenszyklusbetrachtung	Bis 2020 analysiert die SBB Stand und Potenzial der Lebenszyklusbetrachtung im Unternehmen und weitet den Ansatz auf weitere Bereiche aus.	↗
Klimaschutz	Die SBB trägt aktiv zum Klimaschutz bei und halbiert bis 2025 ihre CO <sub>2</sub> -Emissionen gegenüber 1990. Bis 2020 reduziert sie ihre CO <sub>2</sub> -Emissionen um 46 Prozent und spart rund 71 200 Tonnen CO <sub>2</sub> ein.	↑
Energie	Die SBB will 20 Prozent ihres für das Jahr 2025 prognostizierten Jahresenergieverbrauchs einsparen, was 600 Gigawattstunden (GWh) entspricht. Zusätzlich will sie den 50-Hz-Strom ab 2019 sowie den Bahnstrom ab 2025 vollständig aus erneuerbaren Quellen beziehen. Sie plant, bis 2030 30 GWh Haushaltsstrom durch Photovoltaik sowie 86 GWh Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.	↑
Naturschutz	Bis 2020 realisiert die SBB neben dem regulären Unterhalt und den Ausgleichsmassnahmen in Zusammenarbeit mit den Kantonen zwei zusätzliche Naturschutzprojekte. Das erste Projekt war für 2018 vorgesehen.	↗
Lärmschutz	Die SBB erarbeitet die Ziele und plant die Massnahmen der zweiten Etappe des FinöV-Programms zusammen mit dem BAV. Die Ergebnisse bilden die Grundlage dazu, die konkrete Umsetzung für die kommenden Jahre festzulegen.	→
Attraktive Arbeitsbedingungen	Bis 2020 hält die SBB ihre Rangierung in der Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität, steigert die Identifikation der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen, erhöht den Frauenanteil und fördert die Vielfalt in der Verteilung der Landessprachen insbesondere im Management.	→
Gesunde Mitarbeitende	Bis 2020 bleiben die Kennzahlen hinsichtlich der relevanten Kriterien (Anzahl Fehltag pro Vollzeitstelle, Erschöpfung, arbeitsbezogene Gesundheit und «organisationale Resilienz») stabil.	→
Arbeitssicherheit	Bis 2020 senkt die SBB die Anzahl der Berufsunfälle um rund fünf Prozent.	↗
Kombinierte Mobilität	Bis 2020 steigert die SBB dank fortschrittlicher, attraktiver Angebote im Bereich der Tür-zu-Tür-Mobilität ihren induzierten Verkehrsertrag auf mindestens 103 Millionen Franken pro Jahr sowie den Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität auf 380 Millionen Franken.	↑
Grüne Innovationen	Bis 2020 will die SBB jährlich ein neues Innovationsprojekt oder ein neues grünes Produkt in der Pilotphase umsetzen.	→
Barrierefreiheit	Bis 2020 nutzen Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, alle Dienstleistungen der SBB möglichst autonom und diskriminierungsfrei. Die für Kunden relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sind barrierefrei.	↘
Betriebssicherheit	Bis 2020 will die SBB die Sicherheitskennzahl des Konzerns, ein Index aus Arbeits-, Rangier- und Zugunfällen, um 13 Prozent verbessern.	→
Sicherer Bahnzugang	Die SBB nutzt alle Möglichkeiten, ihren Kundinnen und Kunden einen sicheren Zugang zur Bahn sowie eine sichere Bahnfahrt zu gewährleisten – und damit das Sicherheitsempfinden zu verbessern. Der Bestand der Einsatzkräfte ist der Sicherheitslage angepasst.	↗
Nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung	Die SBB plant ihr Angebot nachhaltig und berücksichtigt die Lebenszykluskosten, die Auswirkungen auf die Verkehrsströme, die Interessen der Umwelt, den Energie-, Flächen- und Materialverbrauch sowie soziale Kriterien. Sie will strategische Konzepte zu einem frühen Zeitpunkt mittels Kriterien entlang der Nachhaltigkeitsstrategie bewerten.	↗
Optimierung der Pendlerströme	Bis 2020 ist das jährliche Nachfragewachstum zu Nebenverkehrszeiten grösser als zu Hauptverkehrszeiten.	↘

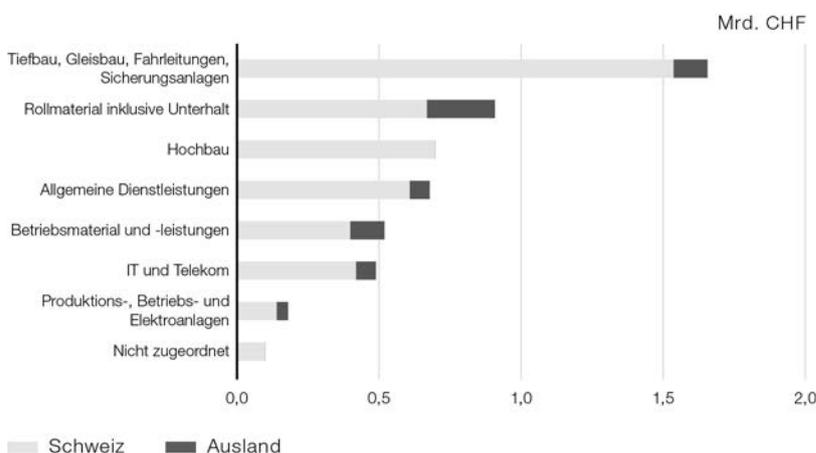
- ↑ Jahresziel übertroffen
- ↗ Jahresziel erreicht
- geringer/kein Fortschritt
- ↘ Leistung rückläufig

# Verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicherstellen.

## Nachhaltige Beschaffung.

Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz – und damit ein wichtiger Motor für die Schweizer Wirtschaft. Als Einkäuferin hat sie 2018 Aufträge in Höhe von 5,22 Milliarden Franken an Dritte (2017: CHF 4,91 Milliarden) vergeben und mit 14 808 Lieferanten zusammengearbeitet.

88 Prozent des Auftragsvolumens gelangen an Schweizer Lieferanten.



Die SBB folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens. Sie richtet sich nach den unternehmensinternen Grundsätzen der finanziellen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit sowie nach definierten Mindestanforderungen hinsichtlich Qualität und Sicherheit. Fachliche Treiberin für Nachhaltigkeit in der Beschaffung ist die Abteilung Nachhaltigkeit beim Konzern. Strategien und Massnahmen werden im höchsten Gremium des SBB Einkaufs gefällt. Für die Umsetzung sind die Einkaufsorganisationen des Konzerns und der Divisionen zuständig. Ab 2019 wird eine zusätzliche Koordinationsstelle im zentralen Einkauf geschaffen.

### Strategisches Ziel.

Die SBB berücksichtigt bei der Beschaffung nicht nur ökonomische, sondern auch systematisch soziale und ökologische Kriterien. Sie will bis 2020 warengruppenspezifische ökologische und soziale Gesichtspunkte in allen Warengruppenstrategien berücksichtigen. Zudem plant sie, bis 2020 Top- und Risikolieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien zu beurteilen sowie Einkäufer systematisch zu ökologischen und sozialen Themen zu schulen.

## Entwicklung 2018.

Im Jahr 2018 hat die SBB weitere 21 Lieferanten davon überzeugt, sich der Plattform EcoVadis anzuschliessen. EcoVadis bewertet Lieferanten anhand eines Nachhaltigkeitsfragebogens und macht das Resultat allen angeschlossenen Bestellern zugänglich. So hatten bis Ende 2018 insgesamt 44 Lieferanten den Fragebogen ausgefüllt. Die Resultate waren überdurchschnittlich gut, und nur zwei Lieferanten lagen unter dem Schwellenwert. Gespräche für Verbesserungsmaßnahmen sind eingeleitet. Die SBB wird 2019 weitere Lieferanten zur Teilnahme auffordern. Da sich die Überzeugungsarbeit zugunsten von EcoVadis schwieriger gestaltet hat als erwartet, will die SBB zukünftig mit persönlicher Kommunikation über die zuständigen Einkäufer bei den Lieferanten Bedenken abbauen und die Wichtigkeit des Themas Nachhaltigkeit bewusst machen.

Die SBB berücksichtigt den Verhaltenskodex von amfori bereits seit zehn Jahren erfolgreich in einzelnen Warengruppen (mehr Informationen im SBB Bericht gemäss GRI-Standards [sbb.ch/gri](http://sbb.ch/gri)) und möchte dessen Anwendung in den kommenden Jahren ausweiten. Ende 2018 hat die SBB deshalb entschieden, als erstes unter öffentlichem Beschaffungsrecht stehendes Unternehmen dem amfori-Netzwerk beizutreten, das nachhaltige Wertschöpfungsketten fördert. Damit steht es allen Einkaufsverantwortlichen der SBB offen, in den Produktionsstätten von bestellten Produkten und Dienstleistungen einen Sozialaudit anzustossen. Im Rahmen eines solchen Sozialaudits werden die Arbeitsbedingungen vor Ort geprüft und bei Bedarf Verbesserungsmaßnahmen festgelegt.

Grosse Beschaffungsprojekte mit unterschiedlichen Unterlieferanten sind komplex, und die Steuerung aller ökologischen und sozialen Auswirkungen ist eine grosse Herausforderung. Das öffentliche Beschaffungsrecht sieht vor, weltweit alle Anbieter gleichzubehandeln und nicht zu diskriminieren. Diese Vorgabe muss der jeweilige Einkaufsmitarbeitende bei der Formulierung der Ausschreibungskriterien berücksichtigen. Welche Nachhaltigkeitskriterien hierbei rechtlich zulässig sind und welche nicht, führt intern sowie im Rahmen öffentlicher Konferenzen immer wieder zu Diskussionen. Die SBB hat deshalb 2018 einen Katalog mit sogenannten Eignungs- und Zuschlagskriterien zum Thema Nachhaltigkeit lanciert. Ausschreibungsverantwortliche finden darin Kriterien, die sich in die Ausschreibungsunterlagen übernehmen lassen. Der Katalog soll in den kommenden Jahren stetig wachsen.

## Abfall- und Wertstoffmanagement.

2018 sind bei der SBB 400 229 Tonnen Sonder-, Betriebs- und Publikumsabfälle angefallen (davon 231 518 Tonnen Gleisaushub). Verwendete Materialien zu entsorgen oder wiederzuverwenden, ist für die SBB ein wichtiger Teil ihrer ökologischen Verantwortung. Nachhaltig mit Materialien umzugehen, heisst, nach Möglichkeit Abfälle zu vermeiden, Wertstoffe getrennt zu sammeln und wiederzuverwerten sowie den Restmüll umweltgerecht zu entsorgen.

Konzernweit ist das «Kompetenzzentrum Entsorgung» (KPZ) dafür verantwortlich, eine einheitliche Abfallbewirtschaftung zu entwickeln, durchzusetzen und zu überwachen.

### Strategisches Ziel.

Die SBB vermeidet Betriebsabfälle vornehmlich durch den Einsatz stofflich wiederverwertbarer Materialien. Sie führt Wertstoffe der stofflichen Wiederverwertung zu, entsorgt Sonderabfälle gesetzeskonform und reduziert die Umweltbelastung durch optimierte Transportwege. Bis 2020 beabsichtigt die SBB, Transparenz im Kreislauf von spezifi-

schen Stoffgruppen zu schaffen. Sie will ausgewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit poolen, nach Qualitäten trennen und mit Maximalerlös verkaufen. Schliesslich plant die SBB, den Recyclinganteil der Abfälle – ausgenommen vom Gleisaushub – zu erhöhen.

### Entwicklung 2018.

Anfang 2018 ist das Recyclingcenter für Wertstoffe von Dulliken nach Trimbach umgezogen. Der neue Standort bietet mehr Platz und gestattet es, das Materialmanagement weiter zu professionalisieren. Sämtliche Materialbewegungen vom Wareneingang über die Sortierung bis zum Warenausgang und Verkauf werden nunmehr zentral durch den Mitarbeitenden vor Ort aufgezeichnet und sind somit rückverfolgbar. Dies hat die Transparenz im Kreislauf spezifischer Stoffgruppen erhöht und das Poolen, Trennen und Verkaufen von Wertstoffen weiter verbessert. Die Nähe zum Zentrallager und zu SBB Anyway ist für die Effizienz des Recyclingcenters wesentlich und hat 2018 zu einer intensiveren Zusammenarbeit geführt.

Das Recyclingcenter hat seinen Mehrerlös 2018 weiter gesteigert: dies vor allem dank guter Rohstoffpreise, des Verkaufs der Wertstoffe über Online-Auktionen, der konsequenten Trennung der Qualitätsstufen und des Poolens grösserer Mengen. Bisher hat das Recyclingcenter primär Material aus der Division Infrastruktur rezykliert, doch besitzt es das Potenzial, weitere Materialien aus anderen Divisionen aufzunehmen. Die Verantwortlichen werden 2019 gemeinsam mit den Divisionen entsprechende Möglichkeiten prüfen.

Neu hat die SBB im Rahmen des Projekts Wertstoff- und Recyclingportal gewisse Wertstoffe über eine Auktionsplattform auf dem Markt angeboten. Die Auktionen haben markant (das heisst um circa 15 Prozent) höhere Preise erzielt und die Transparenz im gesamten Verkaufsprozess erhöht. Zusätzlich zur Auktionsplattform verfolgt die SBB die Idee eines Wertstoff- und Recyclingportals weiter. Sie hat hierfür als Partner bereits den Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz (VSMR) gewonnen und ist daran, eine Trägerschaft für ihr Vorhaben aufzubauen.

Der hohe Verbrauch von Plastik bei Endkonsumenten ist in letzter Zeit vermehrt in das öffentliche Bewusstsein getreten. Die SBB sammelt an den grösseren Bahnhöfen seit mehreren Jahren neben Papier und Aluminium auch PET-Flaschen getrennt von übrigem Abfall. Innerhalb des Unternehmens haben engagierte Mitarbeitende, die Verantwortlichen für die Personalverpflegung sowie die Catering-Partner der SBB verschiedene Aktionen zur Reduktion von Kunststoffabfällen durchgeführt. 2019 wird die SBB weitere Massnahmen umsetzen, um den Verbrauch von Kunststoff beim Endkonsumenten an den Bahnhöfen und bei den Mitarbeitenden zu reduzieren.

## Reduktion Transportkilometer durch gezielte Ausschreibungskriterien.

Die erneute Ausschreibung der konzernweiten Entsorgung ab 2019 hat 2018 einen wichtigen Meilenstein dargestellt. Die Ausschreibung gab unter anderem vor, dass pro Abholung der Wertstoffe nur noch maximal 25 Transportkilometer verrechnet werden. Um die Transportkilometer zu verringern, suchten sich die betroffenen Entsorger in der Folge regionale Transportpartner. Die Vorgabe der Ausschreibung wird die Kosten um 30–40 Prozent reduzieren. Darüber hinaus ist anzunehmen, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der Lieferkette wesentlich reduziert wird.

## Lebenszyklusbetrachtung.

Um gegenüber der Strasse konkurrenzfähig zu bleiben, muss die Bahn ihre Gesamtkosten senken und ihren Umweltvorteil sichern. Dazu tragen Beschaffungs- und Investitionsentscheide wesentlich bei. Hierbei den Lebenszyklus zu berücksichtigen, senkt langfristig die Kosten und fördert die Nachhaltigkeitsleistung des Bahnbetriebs. Eine entsprechende Lebenszyklusbetrachtung ist vor allem beim Beschaffen von Rollmaterial, Bahninfrastruktur und Gebäuden von grosser Bedeutung. Denn die Lebensdauer dieser Beschaffungen ist lang, und ihre Kosten sowie die Umweltrelevanz sind hoch.

Der Bereich SBB Finanzen hat die Fachführung für das Thema Lebenszyklusbetrachtung. Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns und die Nachhaltigkeitsabteilungen der Divisionen sind strategisch dafür verantwortlich, bei der SBB eine gesamtheitliche Lebenszyklusbetrachtung zu verankern, das heisst, die Nachhaltigkeitskriterien in die Lebenszyklusbetrachtungen einzubeziehen. Die betroffenen Fachbereiche sind für die Umsetzung verantwortlich.

### Strategisches Ziel.

Die SBB optimiert ihren finanziellen, personellen und materiellen Ressourceneinsatz, indem sie bei Beschaffungs- und Investitionsentscheiden eine nachhaltige Lebenszyklusperspektive einnimmt. Sie analysiert Stand und Potenzial der Lebenszyklusbetrachtung im Unternehmen und weitet den Ansatz auf weitere Bereiche aus.

### Entwicklung 2018.

Der Bereich SBB Finanzen hat die Wichtigkeit der Lebenszykluskosten erkannt und 2018 eine Fachführung aufgebaut, um die Lebenszykluskostenrechnung (Life Cycle Costing LCC) in allen Divisionen anzuwenden. Ziel ist es, die operativen Bereiche früher als bislang bei Investitionsentscheiden einzubeziehen und dadurch die Gesamtkosten zu senken.

Die Betrachtung des Lebenszyklusendes gewinnt in Zukunft an Bedeutung. Indem die SBB wertvolle Ressourcen im Kreislauf hält, minimiert sie deren Verbrauch und somit die Abfallmenge. Anlässlich der Beschaffung neuer Zugsbatterien hat die SBB so die Lebenszykluskosten und die Verwendung oder Rezyklierung am Ende des Produktlebenszyklus bei der Bewertung mitberücksichtigt, um die wirtschaftlich wie ökologisch beste Variante zu beschaffen. Zudem analysiert die SBB bei den Energiespeicheranlagen,

ob und wie sich diese zu einem ganzheitlichen Energiespeichersystem zusammenführen und so aus Sicht des Lebenszyklus optimieren lassen.

Das Interesse am Thema Lebenszykluskosten ist nicht nur innerhalb, sondern auch ausserhalb des Unternehmens gross. Die SBB hat 2018 in unterschiedlichen Schulungen und Workshops zusammen mit Bundes- und bundesnahen Betrieben ihre Erfahrungen mit LCC weitergegeben. Dabei wurde der SBB bewusst, wo sie sich selber noch verbessern kann. Denn obwohl sie bereits qualitative Nachhaltigkeits-Checklisten zur Ergänzung der Wirtschaftlichkeitsrechnung anwendet, sind die ökologischen Gesichtspunkte in den Lebenszykluskosten nicht ausreichend abgebildet. Aus diesem Grund will die SBB in den kommenden Monaten prüfen, ob und in welcher Weise sie ökologische Gesichtspunkte vermehrt integrieren und direkt in die Kostenrechnung einbeziehen kann.

## Recyclingasphalt für Perrons.

Wer an den Bahnhöfen Hauptwil und Kradolf in der Ostschweiz aussteigt, betritt einen Perron mit Recyclingasphalt. Hier hat die SBB getestet, wie hoch der Recyclinganteil im Asphalt sein darf, um weiterhin die Anforderungen hinsichtlich Qualität, Aussehen, Belastungen und Lebensdauer zu erfüllen, und ob sich die Asphaltstärke von Perrons reduzieren lässt. Die Versuche wurden durch die Empa begleitet.

Nach aktuellem Erkenntnisstand kann der Asphalt in der Tragschicht bis zu 80 Prozent Recyclingmaterial enthalten. Aufgrund der Testergebnisse entscheidet die SBB in den nächsten Monaten über die künftige Verwendung von Recyclingasphalt auch bei anderen Nutzungen.

Mittelfristig verfolgt die SBB das Ziel, bestehenden Asphalt zu rezyklieren und SBB intern wieder einzusetzen. Recyclingasphalt schont die natürlichen Ressourcen Kies und Sand als Ausgangsmaterialien von Asphalt und reduziert die Umweltbelastung, die bei der Herstellung und dem Transport von Frischasphalt anfällt. Der Einsatz von Recyclingasphalt vermag so den Umweltfussabdruck über den gesamten Lebenszyklus bis um einen Viertel zu senken.

# Umweltvorteil bei Personen- und Güterverkehr gegenüber der Strasse sichern.

## Klimaschutz.

Die Bahn ist und bleibt neben dem Langsamverkehr wie dem Velo das klimafreundlichste Transportmittel. Deshalb trägt die SBB – wie grundsätzlich die Verkehrsverlagerung auf die Bahn – einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Jährlich vermeidet die Schweiz durch die Bahn den Ausstoss von fünf Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, was zehn Prozent ihrer Gesamtemissionen entspricht. Das Nachhaltigkeitsteam des SBB Konzerns trägt die strategische Verantwortung für den Klimaschutz. Die operative Umsetzung der Massnahmen erfolgt in den einzelnen Divisionen. Die eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, ist Bestandteil des Konzernziels «Ökologische Nachhaltigkeit» und trägt 35 Prozent zur Erreichung dieses Ziels bei.

### Strategisches Ziel.

Die SBB trägt aktiv zum Klimaschutz bei und halbiert bis 2025 ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 1990. Bis 2020 reduziert sie ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen um 46 Prozent und spart rund 71 200 Tonnen CO<sub>2</sub> ein.

### Entwicklung 2018.

2018 hat die SBB 62 803 Tonnen CO<sub>2</sub> im Vergleich zu 2010 eingespart und damit ihr Jahresziel übertroffen. Eine erhebliche Menge an CO<sub>2</sub> lässt sich durch den Ersatz älterer Heizungen sparen. Bei der Sanierung und beim Neubau von Gebäuden verzichtet die SBB daher konsequent auf fossile Heizungen. Bisher hat sie über 50 Bahnhöfe und Dienstgebäude energetisch saniert und Ölheizungen durch Pelletheizungen, Wärmepumpen oder Fernwärme ersetzt. Weitere Gebäude werden folgen; hierfür sorgt eine eigene Richtlinie, die sich die SBB für Neubauten und Gebäudesanierungen gegeben hat.

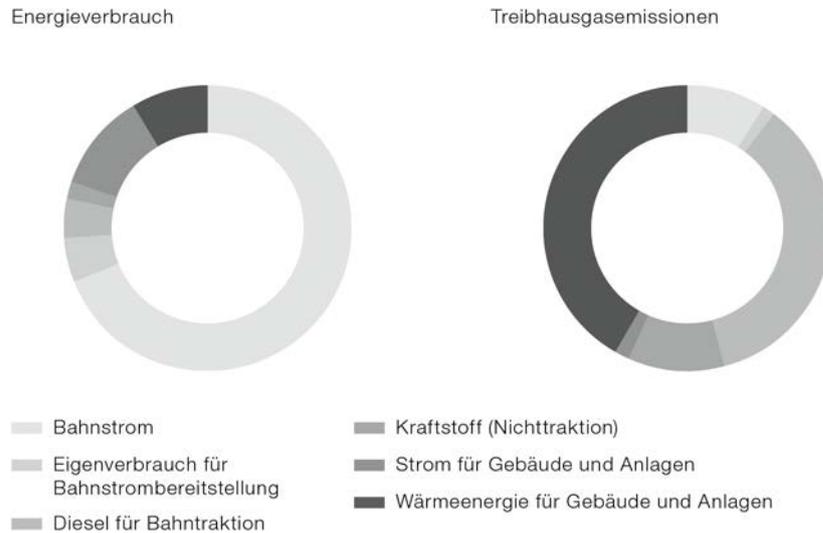
Ebenso schont der Einsatz moderner Hybrid- und Zweikraftlokomotiven für Rangier- und Unterhaltsarbeiten das Klima. 2018 haben sich die ersten drei Prima-H3-Hybridlokomotiven im Rangiereinsatz bewährt. Zwölf weitere Maschinen werden hinzukommen (siehe Box S. 98).

Steigt die Energieeffizienz, wird das Klima weniger belastet. Die SBB verfolgt daher ein ehrgeiziges Energiesparprogramm (siehe Kapitel «Energie» S.99). Alle Massnahmen, die den Heizöl-, Diesel- oder Benzinverbrauch verringern, tragen besonders stark zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei: Hierzu gehören etwa die Anschaffung besonders effizienter Strassenfahrzeuge, die Schulung von Vielfahrern und die Automatisierung und der Ersatz von Weichenheizungen.

2018 hat der Anteil Wasserkraft im Bahnstrom erneut rund 90 Prozent betragen. Zusätzlich zum Bahnstrom benötigt die SBB 50 Hz Strom für ihre Bahnhöfe, ihre Büro- und Werkgebäude sowie ihre Anlagen. 2018 hat sie den Anteil erneuerbarer Energie im

50 Hz Strom von 80 auf 90 Prozent erhöht. Ab 2019 wird die SBB den 50 Hz Strom ausschliesslich aus erneuerbaren Energiequellen beziehen.

### Klimafreundliche SBB – dank Wasserkraft.



Über die Reduktion der direkten Emissionen hinaus setzt sich die SBB dafür ein, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Vorkette und im Produktangebot zu senken. Sie verfolgt dieses Ziel über die «Strategie zur Nachhaltigen Beschaffung» sowie durch die Entwicklung «grüner» Innovationen (siehe entsprechende Kapitel S. 92 und S.112).

### Weniger Dieserverbrauch dank Hybridlokomotiven im Rangierbetrieb von SBB Cargo.

Seit Mitte 2017 sind bei SBB Cargo drei Rangierlokomotiven des Typs Prima H3 im Einsatz. Im Oktober 2018 hat SBB Cargo aufgrund der positiven Erfahrungen zwölf weitere dieser Lokomotiven bestellt. Dank Hybridantrieb sparen die Prima H3-Lokomotiven bis zu 990 000 Liter Diesel jährlich. Im Vergleich zu konventionellen Rangierlokomotiven stösst ihr Hybridantrieb bis zu 50 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus, wodurch sich circa 3960 Tonnen CO<sub>2</sub> vermeiden lassen. Andere Schadstoffemissionen werden sogar um bis zu 70 Prozent reduziert. Dass die Hybridlokomotive je nach Einsatz zwischen 50 und 75 Prozent im Batteriebetrieb fährt, reduziert zudem den Lärm und lässt die Anwohnenden ruhiger schlafen. Zum Einsatz kommen die neuen Fahrzeuge ab Oktober 2020.

## Energie.

Energie spielt eine zentrale Rolle bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität – sei es der Bahnstrom 16,7 Hertz, der die Züge antreibt, der Haushaltsstrom 50 Hertz, der Bahnhöfe, Bürogebäude sowie Bahninfrastruktur versorgt, oder die Wärmeenergie zur Beheizung von Gebäuden. Die SBB baut ihr Bahnangebot in den kommenden Jahren weiter aus, und damit wird ihr Energiebedarf trotz grosser Effizienzbemühungen weiterhin wachsen.

Die Energiestrategie der SBB sieht vor, die Energieeffizienz und den Anteil an erneuerbaren Energien zu erhöhen. Der Geschäftsbereich «Energie» steuert sämtliche Aktivitäten, die dazu dienen, Energie zu sparen, Bahnstrom-Leistungsspitzen zu verringern und neue erneuerbare Energien zu fördern. Er erkennt und prüft Sparpotenziale und steuert die konzernweite Umsetzung von Energiesparmassnahmen in den Bereichen Technik, Bahnproduktion und Angebotsgestaltung. Energiesparmassnahmen umzusetzen, ist Bestandteil des Konzernziels «Ökologische Nachhaltigkeit» und trägt 35 Prozent zur Zielerreichung bei.

### Strategisches Ziel.

Die SBB nimmt ihre Vorbildfunktion im Rahmen der Energiestrategie 2050 des Bundes wahr. Sie will 20 Prozent ihres für das Jahr 2025 prognostizierten Jahresenergieverbrauchs einsparen, was 600 Gigawattstunden (GWh) entspricht. Zudem will sie den 50 Hz Strom ab 2019 sowie den Bahnstrom ab 2025 vollständig aus erneuerbaren Quellen beziehen. Die SBB plant, bis 2030 30 GWh Haushaltsstrom durch Photovoltaik sowie 86 GWh Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.

### Entwicklung 2018.

Dank eines umfangreichen Massnahmenpakets hat die SBB 2018 gesamthaft 382 GWh Energie eingespart (+83 GWh im Vergleich zu 2017) und damit das Jahresziel übertroffen. Neue Massnahmen sind im Berichtsjahr hinzugekommen: Hierzu gehören unter anderem Angebotsoptimierungen beim Personenverkehr oder die ersten Hybridlokomotiven H3, die in den Basler Häfen im Rangierbetrieb eingesetzt werden. Die Hybridlokomotiven verbrauchen im Vergleich zu herkömmlichen Rangierloks bis zu 50 Prozent weniger Traktionsdiesel und haben einen signifikant geringeren Schadstoffausstoss (siehe Box S. 98).

Die SBB hat 2018 zahlreiche Energiesparmassnahmen weiterentwickelt und deren Wirkung gesteigert. Im Rahmen der Revision der Re460-Lokomotiven hat sie die bestehenden GTO-Stromrichter durch energieeffizientere IGBT-Stromrichter ersetzt. Dies senkt die Energiekosten und bringt zusätzlich Vorteile für das Obsoleszenz-Management sowie die Zuverlässigkeit. Ebenfalls hat die SBB die Modernisierung der Doppelstock-Pendelzüge (DPZ) der Zürcher S-Bahn erfolgreich abgeschlossen.

Mit Blick auf das hochgesteckte Energiesparziel im Jahr 2025 hat die SBB im Berichtsjahr zusätzliche Energiesparmassnahmen im Umfang von 57 GWh Energie ins Auge gefasst. So wird ab 2019 die Innenraumtemperatur in gewissen Kompositionen der Zürcher S-Bahn im Winter von 22 auf 20 Grad gesenkt (siehe Box S. 100). Einen grossen Beitrag zur Energieeinsparung soll zudem das Projekt «eco2.0» leisten. Das Projekt ist eine Weiterentwicklung von ADL EcoDrive und beinhaltet weitere innovative Optimierungen im Zusammenspiel von Fahrplan, Disposition/Betrieb und Zugführung.

## In der Zürcher S-Bahn wird es kühler.

Statt auf 22 Grad werden die S-Bahn-Züge im Winter nur noch auf 20 Grad geheizt. Die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) führen diese Temperatursenkung schrittweise ab Januar 2019 ein. Diesem Entscheid ist ein Pilotversuch der SBB im Januar 2018 vorangegangen. Eine grosse Mehrheit der über 6000 befragten Fahrgäste haben die Temperatursenkung befürwortet – zumal Pendler für kurze Strecken ohnehin in Jacken und Mänteln im Zug sitzen. Die S-Bahnen werden im Sommer 2019 vollständig umgestellt sein; daher wird die Massnahme erst im Winter 2019/20 voll wirken. Die SBB und der ZVV schätzen, damit jährlich 1,6 GWh Strom zu sparen.

## Naturschutz.

Die SBB bewirtschaftet aus Sicherheitsgründen einen 3000 km langen «grünen Korridor» entlang der Schienen. Sie unterhält einen Sicherheitsstreifen mit Bahnborden und Waldrändern sowie entsprechende Schutzwälder und ergreift Ausgleichsmassnahmen im Rahmen von Bauprojekten. In diesem Zusammenhang hat die SBB wertvolle, extensive Lebensräume für viele, zum Teil bedrohte Tier- und Pflanzenarten geschaffen. Damit trägt sie zum Naturschutz und zum Erhalt der Biodiversität in der Schweiz bei. Der Unterhalt der Grünflächen und Wälder wird von SBB Infrastruktur geplant und mit Unterstützung durch externe Firmen durchgeführt.

### Strategisches Ziel.

Bis 2020 realisiert die SBB über den regulären Unterhalt und die Ausgleichsmassnahmen hinaus in Zusammenarbeit mit den Kantonen zwei zusätzliche Naturschutzprojekte. Das erste Projekt war für 2018 vorgesehen.

### Entwicklung 2018.

In den vergangenen Jahren wurde auf vielen Flächen mit Potenzial für biologische Aufwertungsmassnahmen nur ein einfacher Unterhalt durchgeführt, doch nun werden vermehrt Projekte zur Aufwertung von Flächen gestartet. So hat die SBB 2018 neben den Ersatzmassnahmen bei Bauprojekten ein zusätzliches Naturschutzprojekt durchgeführt und ein weiteres gestartet. Damit hat sie ihr Jahresziel übertroffen. Zum einen pflegt die SBB seit Sommer 2018 in Zusammenarbeit mit dem Kanton Waadt circa drei Hektare ökologisch wertvolle Flächen nach hohem ökologischem Standard und hauptsächlich in Handmäharbeit. So schafft sie Kleinstrukturen zugunsten von Insekten und Reptilien. Neben ihrer Funktion als Refugium für viele bedrohte Arten dienen diese Flächen im dicht besiedelten Genferseegebiet als wichtiger Ökokorridor.

Zum anderen hat die SBB 2018 eine Erfolg versprechende Zusammenarbeit mit dem Kanton Jura gestartet. Im Rahmen der Aufwertung der national geschützten Trockenwiese «Les Paquilles» bei St-Ursanne haben die SBB und der Kanton Jura entschieden, die ökologisch besonders wertvollen angrenzenden Flächen nach einem gemeinsam entwickelten Pflegekonzept zu unterhalten. Diese Flächen beherbergen

seltene Arten wie die einheimische Orchidee Spinnen-Ragwurz sowie zahlreiche Reptilien. 2019 finden erhebliche Instandhaltungsmassnahmen, zum Beispiel eine gezielte Entbuschung, statt, die in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz geplant sind.

Für einen effizienteren Unterhalt ihrer Grünflächen hat die SBB 2018 in Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft sowie der ETH Zürich ein Projekt zur automatischen Erkennung von Neophyten initiiert. Auf Grundlage von Drohnenaufnahmen sollen Softwareanwendungen dank künstlicher Intelligenz Essig- und Götterbäume erkennen.

Die Digitalisierung steht ebenso beim Informationssystem Vegetation (IVEG) im Zentrum, das 2018 seinen operativen Betrieb für die Gehölzflächen aufgenommen hat. Die Anlagenverantwortlichen Natur halten die Resultate der Überwachung neu digital fest und beantragen Massnahmen sowie die entsprechende Finanzierung über das neue System. Die Unternehmer, die die Arbeiten für die SBB erledigen, führen mittels der eigens entwickelten B2P-App die Unterhaltsmassnahmen aus und rapportieren darin ihren Aufwand. Darüber hinaus bildet das IVEG ökologische Ersatzmassnahmen ab. Die digitale Erfassung der Mulch- und Mähflächen sowie der Neophyten in nationalen Schutzgebieten ist angelaufen und wird bis Ende 2019 abgeschlossen sein. Damit kann die SBB Neophyten flächenscharf bekämpfen und die nationalen Schutzgebiete schonen.

Die SBB hat ferner intern ein Biber-Massnahmenkonzept lanciert und die entsprechenden Rollen und Aufgaben geklärt. Das Konzept verfolgt das Ziel, den Lebensraum des geschützten Bibers zu erhalten und gleichzeitig einen sicheren und verfügbaren Bahnbetrieb zu gewährleisten. In Oberstammheim wird für 2019 der erste Biber Deceiver installiert, damit der Durchlass zukünftig nicht mehr vom Biber verstopft werden kann. So trägt die SBB einerseits dem Lebensraum des Bibers, andererseits ihren eigenen Sicherheitsanforderungen Rechnung.

## Neuer Lebensraum für gefährdete Arten am Fusse des San Salvatore.

Am Ufer des Luganersees, unterhalb der Eisenbahnlinie zwischen Paradiso und Melide, hat die SBB einen Bahndamm auf einer Strecke von ca. 100 Metern stabilisiert. In dieser Uferzone finden unterschiedliche vom Aussterben bedrohte Arten ein Zuhause: so beispielsweise der Eisvogel, der Flussuferläufer oder die Würfelnatter, eine Wassernatter. Nach Abschluss der Stabilisierungsarbeiten forstete die SBB den Wald auf und pflanzte für die Zone typische Bäume wie Hopfenbuche und Manna-Esche an. Als Unterschlupf für die Reptilien wurden Steinhäufen aufgeschichtet. Zudem erweiterte die SBB das Seeufer, errichtete einen Wellenbrecher aus Kastanienpfählen und Weidenflechtwerk und schuf dadurch neuen Lebensraum für Fische. Denn Fische finden in diesem Flechtwerk fortan Unterschlupf und Nahrung. So stellte die SBB verloren gegangene natürliche Lebensräume wieder her.

## Lärmschutz.

Der intensive Bahnbetrieb der SBB bringt für Menschen und Umwelt wesentliche Vorteile. Allerdings führt er teilweise zu nachteiligen Emissionen. Hierzu gehört der Lärm. Die SBB unternimmt deshalb seit Jahren grosse Anstrengungen, um Anwohnende vor übermässigem Bahnlärm zu schützen. Die Grundlage bildet das FinöV-Projekt «Lärmsanierung der Eisenbahnen».

Das Fachteam Lärm der Division Infrastruktur trägt bei der SBB divisionsübergreifend die Fachverantwortung für den Lärmschutz, erstellt den Netzzustandsbericht und berät die Verantwortlichen divisionsübergreifend bei Anlagen und Projekten.

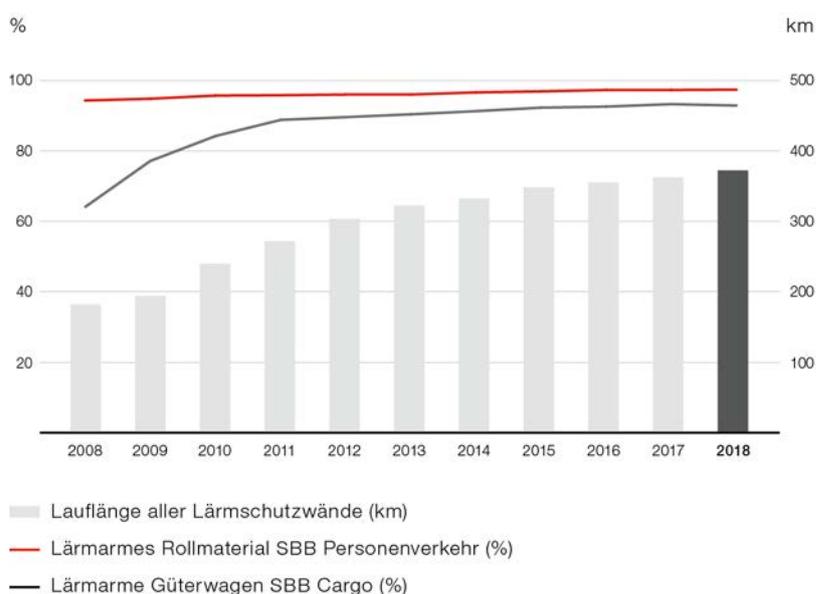
### Strategisches Ziel.

Die SBB schützt die Anwohnenden vor übermässigen Lärmimmissionen. Dazu beschafft sie lärmarmes Rollmaterial, saniert ältere Stahlbrücken und baut, wo notwendig, Lärmschutzwände. Zusammen mit dem BAV erarbeitet sie die Ziele und plant die Massnahmen zur zweiten Etappe des FinöV-Programms. Dies bildet die Grundlage, um die Umsetzung für die kommenden Jahre festzulegen.

### Entwicklung 2018.

Im Rahmen der netzweiten Lärmsanierung, die während der ersten Etappe des FinöV-Programms erfolgt ist, hat die SBB 2018 fünf Bauprojekte fertiggestellt und damit weitere Anwohnende vor einer übermässigen Lärmbelastung geschützt. Bis 2020 stellt sie das letzte Lärmschutzprojekt dieser Etappe fertig, das aufgrund der Intervallplanung zeitlich nach hinten verschoben worden ist.

### Die SBB als Vorreiterin im Lärmschutz.



Im Rahmen der netzweiten Lärmsanierung hat die SBB in den letzten Jahren grosse Umsetzungsprogramme verwirklicht – und damit bis anhin einen guten Lärmschutz für die entlang der Bahnlinien wohnende Bevölkerung erzielt. Nachdem das Bundesgesetz und die Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen zur zweiten Etappe in Kraft getreten sind, hat die SBB 2018 in enger Zusammenarbeit mit dem BAV die Vorbereitungsarbeiten für umsetzbare Massnahmen weiter vorangetrieben, vertieft und diskutiert. Gegenwärtig besteht die Herausforderung darin, überhaupt noch Massnahmen zu finden, die das bestehende Netz leiser machen. Entsprechende Analysen sind zeitaufwendig. Beispielsweise mussten die Verantwortlichen zunächst ihr Verständnis der Oberbaudynamik verbessern, um vertiefte Erkenntnisse zu Lärm, Erschütterungen und Lebenszykluskosten zu gewinnen.

Über die nationalen Aktivitäten hinaus ist die SBB auf internationaler Ebene im Lärmschutz aktiv. Dank ihrer guten Vernetzung mit anderen Bahnen, den Behörden benachbarter Länder sowie der Europäischen Union unterstützt die SBB die europäischen Bemühungen für leise Güterwagen. Damit verkehren immer mehr ausländische Güterwagen leise durch die Schweiz. Ebenso besteht international ein reger Austausch über technische Möglichkeiten, das Gleis leiser zu gestalten.

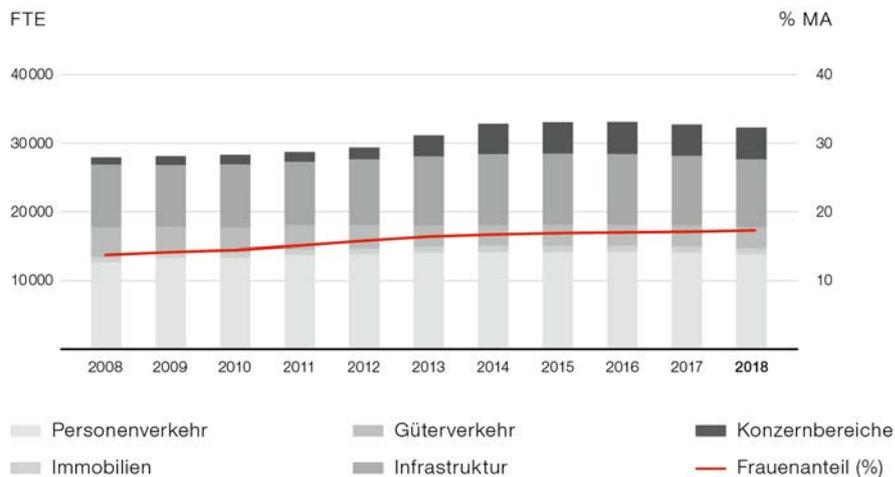
# Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein.

## Attraktive Arbeitsbedingungen.

Die SBB hat 2018 32 309 Mitarbeitende beschäftigt. Damit ist sie eine der grössten Arbeitgeberinnen in der Schweiz. Als Arbeitgeberin sieht sich die SBB mit unterschiedlichen Herausforderungen konfrontiert. So wird die Gesellschaft immer älter und vielfältiger, und die Wertvorstellungen der einzelnen Generationen verändern sich. Zudem gestaltet sich der Wettbewerb härter, wobei mehr Flexibilität und individuelle Lösungen gefragt sind. Schliesslich existieren die Welt der «alten» sowie die Welt der «neuen» Technologien parallel nebeneinander, wobei der in der neuen Welt erforderliche Umgang mit Digitalisierung und Innovation gelernt sein will.

Die HR-Strategie 2020 bildet die Grundlage, um die SBB als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren. Die HR-Konzernbereiche, fünf Solution Centers für die professionelle Beratung der Führungskräfte sowie das Shared Service Center als Ansprechpartner für alle Mitarbeitenden tragen dazu bei, die HR-Strategie umzusetzen. Das neue Geschäftsmodell ist seit dem 1. Januar 2018 in Kraft.

### Entwicklung Personalbestand und Frauenanteil.



### Strategisches Ziel.

Die SBB gehört zu den beliebtesten Arbeitgeberinnen der Schweiz und erhöht ihre Attraktivität dank wettbewerbsfähiger Anstellungsbedingungen. Sie fördert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und nutzt die Chancen, die durch Vielfalt in Teams entstehen. Bis 2020 hält die SBB ihre Platzierung im Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität, steigert die Personalmotivation, erhöht den Frauenanteil und fördert die Vielfalt in der Verteilung der Landessprachen besonders im Management.

## Entwicklung 2018.

2018 hat die SBB ihre Platzierung im Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität bei Studierenden gehalten: Sie befindet sich weiterhin kategorieabhängig auf den Plätzen 1 bis 19. Die Personalmotivation ist mit 73 Punkten auf gutem Niveau leicht rückläufig. Nach wie vor ein Aufpassfeld bleibt das Vertrauen in die Konzernleitung (47 Punkte; –3 Punkte ggü. der letzten Befragung 2016). Diese Rückmeldung lässt vermuten, dass die Belegschaft durch die anspruchsvolle Veränderungsphase der SBB verunsichert ist. Im Bereich der Vielfalt erhöhte die SBB gegenüber dem Vorjahr den Frauenanteil leicht auf 17,3 Prozent. Hinsichtlich der Verteilung der Landessprachen stieg der Anteil an Mitarbeitenden mit Mitteilungssprache Französisch auf 18,9 Prozent. Der Anteil an Mitarbeitenden mit Mitteilungssprache Italienisch blieb bei 7,5 Prozent stabil.

Die SBB hat 2018 in schwierigen Verhandlungen mit den Sozialpartnern einen neuen GAV entwickelt, der 2019 in Kraft tritt. Der neue GAV bietet weiterhin attraktive Arbeitsbedingungen und gibt der SBB gleichzeitig den notwendigen Handlungsspielraum, um als Unternehmen in einem sich rasch verändernden Umfeld zu bestehen. So erhöht die SBB beispielsweise den Vaterschaftsurlaub auf 20 Tage, und das Recht auf Nichterreichbarkeit in der Freizeit wird neu im GAV festgehalten. Gefordert ist die SBB unter anderem in Bezug auf die Flexibilität: Der GAV übernimmt die Anpassungen aus der Revision des Arbeitszeitgesetzes, wodurch flexiblere Arbeitseinteilungen möglich sind und die Arbeitspläne stärker an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden orientiert werden können. Die verkürzte Laufdauer des GAV von drei Jahren ermöglicht es der SBB zudem, den immer rascheren Veränderungen Rechnung zu tragen.

Die Digitalisierung beschäftigt die SBB im Rahmen der Ausbildung stark. Das Programm «fit4future» verfolgt unter anderem das Ziel, digitalisierungsbedingte Veränderungen frühzeitig zu erkennen und bei den Mitarbeitenden die notwendigen Kompetenzen aufzubauen. 2018 hat die SBB 30 Berufsfelder analysiert, um die anstehenden Veränderungen im Vorfeld zu erkennen und in der Folge entsprechende Entwicklungspläne festzulegen. Mitarbeitende können zudem mit dem «DigiCheck» ihre eigene digitale Fitness in den folgenden fünf Kompetenzbereichen einschätzen: Datenverarbeitung, Kommunikation, Inhalte erstellen, Sicherheit und Problemlösung. Eine passende Lernempfehlung am Ende des DigiChecks unterstützt die Mitarbeitenden dabei, die noch fehlenden grundlegenden digitalen Kompetenzen gezielt zu entwickeln.

## «10 Millionen für Zukunftsjobs.»

«SBB lancieren Digitalisierungsfonds – 10 Millionen für Zukunftsjobs. Die SBB machen zehn Millionen Franken locker – eine hübsche Summe. Den Batzen steckt der Bahnkonzern in den ersten schweizweiten Digitalisierungsfonds. Dieser ist ein Gemeinschaftsprojekt der SBB mit Gewerkschaften und Personalverbänden. Das Geld soll den SBB-Mitarbeitern zugutekommen. «Wir befinden uns in einem digitalen Wandel», erklärt SBB-CEO Andreas Meyer (57).

Das berge «Chancen und Risiken für die SBB, ihre Arbeitsplätze und die Mitarbeitenden». Laut SEV-Präsident Giorgio Tuti (54) soll die Eigenverantwortung der Mitarbeitenden gestärkt werden. «Neue, dezentrale, flexible Arbeitsformen lösen Ängste aus.» Sozialer Schutz bleibe deshalb zentral. Nun wird es die Aufgabe des Fonds, mit Studien und Projekten genau herauszufinden, welches die Chancen und Risiken der Digitalisierung sind.»

Artikel aus dem Blick vom 28.11.2018

## Gesunde Mitarbeitende.

Die aktuellen Entwicklungen innerhalb und ausserhalb des Unternehmens bringen neue Herausforderungen für die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden. Zu diesen Entwicklungen gehören RailFit20/30 oder die Digitalisierung, aber auch der demografische Wandel und der Wertewandel in der Gesellschaft. Die SBB setzt seit 2010 ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Dieses berücksichtigt nicht nur die Verhältnisse und Prozesse im Unternehmen, sondern ebenso stark das Verhalten der Mitarbeitenden. Die Massnahmen des Gesundheitsmanagements verhindern jährlich Personalkosten von rund 60 Millionen Franken. Um diesen Effekt zu erzielen, müssen alle Beteiligten eng abgestimmt zusammenarbeiten: also die Führungskräfte und die Fachspezialisten aus den Bereichen Human Resources, Sicherheit und Informatik ebenso wie die externe Dienstleisterin «Health & Medical Service AG» und die Sozialversicherungen.

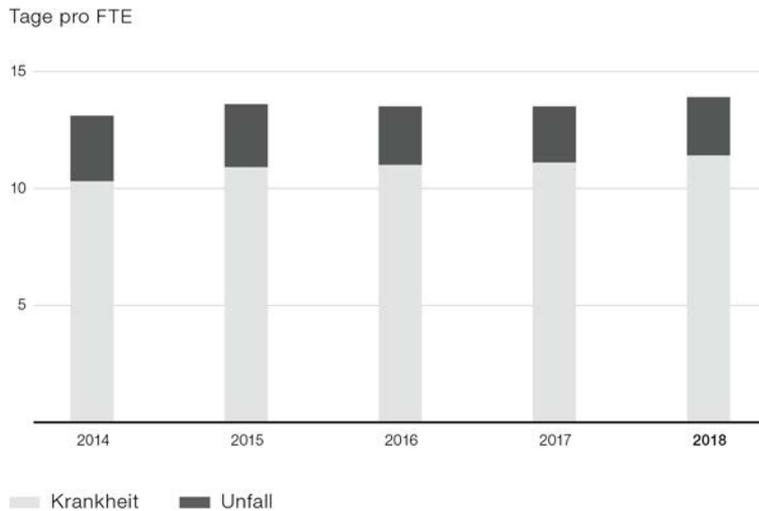
### Strategisches Ziel.

Die SBB stärkt und fördert die Gesundheitskompetenz ihrer Mitarbeitenden und schafft gesundheitsförderliche Arbeitsverhältnisse. Damit erhält, entwickelt und nutzt sie gezielt besonders die Arbeitsfähigkeit älterer sowie gesundheitlich eingeschränkter Mitarbeitender und spart Kosten. Bis 2020 bleiben die Zielwerte hinsichtlich der relevanten Kriterien (Anzahl Fehltage pro Vollzeitstelle, Erschöpfung, arbeitsbezogene Gesundheit und «organisationale Resilienz») stabil.

## Entwicklung 2018.

Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitäquivalent (FTE) hat 2018 13,9 Kalendertage betragen und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Tage gestiegen. 0,3 Kalendertage des Anstiegs wurden durch die überdurchschnittlich starke Grippe 2017/2018 verursacht. Der Zielwert wurde damit nicht erreicht.

## Entwicklung der Fehltage.



Die im Jahr 2017 gestartete Initiative «Arbeit & Alter» belegt, dass in Zeiten des digitalen und demografischen Wandels regelmässige Standortbestimmungen für die persönliche und berufliche Weiterentwicklung notwendig sind. Während der GAV-Verhandlungen hat die SBB gemeinsam mit den Sozialpartnern das Angebot «Boxenstopp» entwickelt: Die Mitarbeitenden erhalten die Möglichkeit, periodisch oder ausgelöst durch Lebensereignisse (z. B. Geburt, Angehörigenbetreuung) eine freiwillige Standortbestimmung vorzunehmen. Diese Standortbestimmung beleuchtet die Arbeitsmarktfähigkeit, die Gesundheit sowie die private Situation und gibt dem jeweiligen Mitarbeitenden einen konkreten Aktionsplan für die Zukunft an die Hand. «Boxenstopp» ist als sozialpartnerschaftliche Innovation einzigartig in der Unternehmenslandschaft Schweiz und wird 2019 in einem breit angelegten Pilotversuch eingeführt.

Die Digitalisierung bietet Chancen und Risiken für die Gesundheit. Um die Chancen optimal zu nutzen und die Risiken zu verringern, müssen Digitalisierungsprojekte von Beginn an das menschliche Verhalten berücksichtigen. Das heisst: Mensch, Technik und Organisation müssen im gegenseitigen Einklang sein und entwickelt werden. Angesichts der technischen Grundausrichtung der SBB ist es wichtig, dass der Mensch nicht vergessen geht oder zu spät in die Überlegungen einbezogen wird. Um das Leistungspotenzial der digitalen Transformation voll auszuschöpfen und zu verhindern, dass Mitarbeitende gesundheitsbedingt ausfallen, hat die SBB das Netzwerk «Human Factors» gegründet. Das Netzwerk besteht aus den Bereichen Konzernsicherheit, User Experience seitens der Informatik sowie Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit & Soziales seitens Human Resources.

Die Veränderungen in der Arbeitswelt stellen zudem zunehmend eine Herausforderung für die psychische Gesundheit dar. Der SBB liegt das psychische Wohlbefinden ihrer Mitarbeitenden am Herzen. Deshalb hat sie 2018 eine Kampagne lanciert, um die psychische Gesundheit zu stärken. Die Kampagne hat zum Ziel, die Mitarbeitenden zu

sensibilisieren und einen Beitrag zur Enttabuisierung psychischer Belastungen zu leisten (siehe Box S. 108).

## Der SBB liegt die psychische Gesundheit der Mitarbeitenden am Herzen.

Psychische Belastungen können jeden Menschen treffen. Wer in einer entsprechenden Situation Unterstützung sucht, zeigt nicht Schwäche, sondern Stärke. Auf diese Aussage zielt eine 2018 lancierte Kampagne. Sie motiviert Mitarbeitende und Führungskräfte, psychische Belastungen wahrzunehmen, diese anzusprechen und bei Bedarf fachliche Unterstützung beizuziehen.

Die folgenden Zahlen zeigen, dass das Thema der psychischen Belastungen bewegt und der Bedarf an Information gross ist:

- Die Anlaufstelle «Sozialberatung/psychische Gesundheit» wird pro Jahr rund 400-mal kontaktiert.
- Der Artikel der SBB News «Stärken Sie Ihre psychische Gesundheit» hat innerhalb von wenigen Tage nach der Publikation 12 000 Klicks erzeugt – und damit mehr als jeden dritten Mitarbeitenden erreicht.
- Die Podiumsdiskussion «Wenn die Psyche streikt» war innert Kürze mit 170 Teilnehmenden ausgebucht.
- Zu den entsprechenden Mittagsanlässen für Führungskräfte haben sich innert vier Tagen 450 Mitarbeitende angemeldet. Rund jede fünfte Führungskraft hat bereits an einer themenrelevanten Schulung teilgenommen.

Die SBB wird das umfangreiche Angebot an Information, Unterstützung und Schulungen nach Abschluss der Kampagne weiterführen.

## Arbeitssicherheit.

Arbeitssicherheit entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist für die SBB eine Haltungs- und Führungsaufgabe auf sämtlichen Ebenen. Sicheres Arbeiten leistet einen wertvollen Beitrag, um Ausfalltage und damit Kosten sowie persönliches Leid zu reduzieren. Die SBB als verantwortungsvolle Arbeitgeberin unterstützt Mitarbeitende wie Führungskräfte bei der praktischen Umsetzung der Massnahmen.

### Strategisches Ziel.

Die SBB will die Unfallrisiken ihrer Mitarbeitenden weiter senken. Dazu entwickelt sie ihre ausgezeichnete Sicherheits- und Qualitätskultur weiter, gewährleistet durch die Erhöhung der Prozessorientierung die Einhaltung von Sicherheitsregeln und nutzt das Potenzial von Technik und Innovationen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bis 2020 will die SBB die Anzahl Berufsunfälle um rund fünf Prozent jährlich senken.

### Entwicklung 2018.

Bedauerlicherweise haben sich 2018 fünf schwere Berufsunfälle (zwei externe und drei interne Mitarbeitende) mit tödlichem Ausgang ereignet. Dies zeigt, dass trotz der Fort-

schritte durch die Digitalisierung und Technologisierung Restrisiken bestehen. Die Ereignisse werden genau untersucht, um so weit wie möglich daraus zu lernen. Weiterhin gilt: Gesunde und sichere Mitarbeitende sind das wichtigste Gut der SBB, und das Engagement dafür bleibt auf allen Ebenen des Unternehmens hoch.

Die SBB richtet ihr Augenmerk auch auf leichtere Unfälle. So machen die Unfälle durch Stolpern/Stürzen auch 2018 über 40 Prozent der gemeldeten Unfälle aus. Die SBB will diese in den nächsten Jahren kontinuierlich reduzieren. Die Intranetseite «Stay upright» mit allgemeinen Informationen und die unternehmensweite Kommunikationsplattform vermitteln den Mitarbeitenden zahlreiche nützliche Informationen und Best-Practice-Beispiele zur Prävention von Stolpern/Stürzen-Unfällen.

Als weiterer Schritt zur Erhöhung der Arbeitssicherheit hat die SBB ein Schulungsmodul für Führungskräfte in primär operativen Bereichen aufgebaut. Es thematisiert die Verantwortung der Führungskräfte für sich selbst und für andere und stärkt deren Vorbildfunktion für das Team. Das ab 2019 besuchbare Schulungsmodul stärkt die Führungskräfte für ihren täglichen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheits- und Qualitätskultur.

Trotz schwerer Unfälle und identifizierter Verbesserungsfelder setzt sich der langfristig positive Trend weiter fort und trägt auch zum finanziellen Ergebnis der SBB bei. Nach einem leichten Anstieg 2017 hat die SBB 2018 die Anzahl der Berufsunfälle um 5 Prozent reduziert und damit die Zielvorgaben erfüllt. Die Prämien für die Berufsunfallversicherung verbleiben dank dieses guten Resultats auf gleichem Niveau. Dies zeigt, dass sich ein kontinuierlicher Einsatz für die Arbeitssicherheit lohnt und immer noch Verbesserungen möglich sind.

# Zugang und Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach gestalten.

## Kombinierte Mobilität.

Durch technologische Entwicklungen und die Digitalisierung wandeln sich Kundenbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten grundlegend. Es ist deshalb zentral, den Kunden eine möglichst einfache, effiziente und gut vernetzte intermodale Mobilität anzubieten. Über das wichtige Kerngeschäft der SBB hinaus gewinnen Themen wie Information, Buchung, physische und digitale Anbindung und Services entlang der Tür-zu-Tür-Reisekette stetig an Bedeutung und erfordern gezielte Weiterentwicklungen. Eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit der SBB mit kompetenten Partnern ist dabei zentral. Die Divisionen Personenverkehr und Immobilien haben schon vor über zehn Jahren damit begonnen, den Kunden kombinierte Mobilität auf der ersten und der letzten Meile anzubieten. Sie bezwecken damit, ihren Kunden bedürfnisgerechte Mobilitätslösungen zu bieten und einen induzierten Verkehrsertrag zu schaffen. Die strategische Ausrichtung auf die Tür-zu-Tür-Mobilität und die Positionierung als Mobilitätsintegratorin versetzen die SBB in die Lage, die neuen Entwicklungen noch gezielter zu prägen und die Mobilität der Zukunft zu gestalten.

### Strategisches Ziel.

Die SBB ermöglicht umweltfreundliche Mobilitätslösungen von Tür zu Tür, indem sie die Bahn durch gezielte Angebote und Informationen einfach mit weiteren Verkehrsträgern verknüpft. Dank der attraktiven Angebote im Bereich der Tür-zu-Tür-Mobilität steigert die SBB bis 2020 ihren induzierten Verkehrsertrag auf mindestens 103 Millionen Franken pro Jahr sowie den Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität auf 380 Millionen Franken.

### Entwicklung 2018.

Der induzierte Verkehrsertrag aus der kombinierten Mobilität hat 2018 gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Prozent zugenommen. Damit übertraf die SBB das Jahresziel von +3 Prozent. Der Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität betrug 2018 360 Millionen Franken.

2018 hat die SBB ihr Mobilitätsangebot erweitert und neue Optionen getestet. Zusammen mit PubliBike lancierte sie die Bikesharing-Netze in Zürich und Bern und modernisierte die Netze in Lausanne, La Côte, Lugano, Freiburg und Sion. Dadurch entwickelte sie das Bikesharing-Angebot zur Erschliessung der ersten und der letzten Kilometer vom und bis zum Bahnhof weiter und richtete es verstärkt auf das Kundenbedürfnis nach Flexibilität und Einfachheit aus. Probleme mit den Schlössern und dem Vandalismus, die im Herbst für einige Wochen zum Ausfall der Netze Bern, Zürich und Fribourg geführt hatten, wurden durch den betreffenden SBB Partner behoben. Die

Anzahl der Registrierungen und Nutzungen entwickelte sich nach der Wiedereröffnung der Netze im Oktober positiv.

Im Bereich Shared Mobility hat die SBB unterschiedliche Angebote in Pilotversuchen getestet und Erfahrung gesammelt: so bei On-demand-Shuttle mit Kollibri in Brugg, Elektro-Scooter-Sharing mit Mobility in Zürich, Carpooling und Freizeit-Kombi-Angebot zusammen mit Mobility, Ridesharing mit IDOSH für gemeinsame Fahrten bis zum oder vom Bahnhof, Elektro-Trottinett-Sharing mit IBION in Basel (siehe Box) und Peer-to-Peer-Bikesharing mit Match My Bike an mehreren Bahnhöfen in der Westschweiz.

Um die intermodale Mobilitätskette digital weiterzuführen, hat die SBB die ersten Velostationen in den SwissPass aufgenommen. So lassen sich seit dem Sommer acht Velostationen der Fondation des Parkings in Genf direkt mit dem SwissPass öffnen. Einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zur digitalen, vernetzten Mobilität hat die SBB durch die Lancierung der neuen P+Rail-App im Mai erreicht. Die App gestaltet das tageweise Parkieren am Bahnhof noch einfacher und flexibler. Über 35 000 Kunden haben sich bereits registriert und profitieren von der optimierten Navigation sowie den neuen Funktionen.

2019 will die SBB ihre Bestrebungen rund um Shared Mobility und intermodale Tür-zu-Tür-Mobilität vorantreiben, konkrete Bundle-Angebote entwickeln und die Integration weiterer neuer Mobilitätsoptionen erproben. Zudem wird sich der SwissPass als Schlüssel für die intermodale Mobilität noch stärker etablieren, da die P+Rail-Abonnements und die Mietvelos von Rent a Bike fortan das bestehende Sortiment auf dem SwissPass ergänzen. Um den neuen Mobilitätsdienstleistungen noch mehr Gewicht zu geben, stellt sich die SBB ab 2019 neu auf. Die neu geschaffene Einheit «Neue Mobilitätsdienstleistungen» hat die Aufgabe, das Entwicklungspotenzial der nicht schienengebundenen Personenmobilität entlang der gesamten Mobilitätskette zu analysieren, Explorationsfelder zu erkennen sowie konkrete Angebote zu testen und umzusetzen.

## Für die Mikromobilität auf das E-Trotti umsteigen.

Die SBB arbeitet mit unterschiedlichen Start-ups und Partnern an fortschrittlichen Ideen, um den Ansatz der intermodalen Tür-zu-Tür-Mobilität weiterzuentwickeln. Ein Beispiel hierfür ist der im Sommer 2018 lancierte, öffentliche Pilotversuch eines E-Trottinett-Sharings im Raum Basel. Die SBB hat als Partnerin der Betreiberin IBION bei der Anbindung der Verleihstationen an den Bahnhöfen Basel SBB, Pratteln, Muttenz und Basel Badischer Bahnhof mitgewirkt. Dort lässt sich das E-Trotti nunmehr für die erste und die letzte Meile einsetzen. Das Angebot ist von der Öffentlichkeit mit Interesse aufgenommen worden und kommt bei den Nutzern gut an. Welche Auswirkungen das E-Trotti als noch junge Mobilitätsform haben wird, lässt sich nach den ersten Betriebsmonaten noch nicht abschätzen. Die SBB erwartet erste konkrete Erkenntnisse im Laufe des Jahres 2019.

## Grüne Innovationen.

Die Bahn ist das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität in der Schweiz. Viele SBB Kunden schätzen dies und wissen, dass eine Bahnfahrt meist die «grünste», das heisst die umweltfreundlichste Mobilitätsvariante darstellt.

In jüngster Zeit verstärkt die Automobilindustrie ihre Werbemassnahmen. Sie setzt auf technische Neuerungen wie Elektroantriebe, um ihre Produkte umweltfreundlicher zu gestalten. Die SBB muss sich daher zunehmend proaktiv als «grüne» Mobilitätsvariante positionieren, um ihre Legitimation bei den Kunden, aber auch beim Bund als Eigner zu wahren. Die Abteilung Nachhaltigkeit fördert das Tätigkeitsfeld «grüne Innovationen», und die Divisionen setzen es um.

### Strategisches Ziel.

Grüne SBB Innovationen reduzieren die Umweltbelastung und werden dementsprechend als grüne Produkte vermarktet. Sie lassen sich vom Kunden direkt erleben und als Produkte mit ökologischem Mehrwert erkennen, wobei ihre ökologische Leistung durch klare Fakten belegt ist. Bis 2020 will die SBB jährlich ein neues Innovationsprojekt oder ein neues grünes Produkt in der Pilotphase umsetzen.

### Entwicklung 2018.

Im Frühling 2018 hat die SBB das zuvor im Pilotversuch getestete Produkt SBB Green Class für Privatkunden lanciert. Die Mobilitätslösung kombiniert erstmals unterschiedliche Leistungen wie das GA, ein Elektroauto (inklusive Versicherungen und Services) sowie einen Parkplatz am Bahnhof in einem Abonnement. Die SBB entwickelt SBB Green Class zusammen mit Kunden und Partnern laufend weiter. So ist das Angebot im Herbst 2018 um drei weitere zur Auswahl stehende Elektroautomodelle erweitert worden, und neue Lösungen für Privat- und Geschäftskunden sind in Planung.

Die korrekte Information und Aufklärung der Kunden fördert ein ökologisch nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Die SBB hat deshalb einen Umweltrechner für den SBB Online-Fahrplan entwickelt, der die Umweltauswirkungen verschiedener Verkehrsträger auf den abgerufenen Strecken miteinander vergleicht. Leider liess sich der Umweltrechner 2018 noch nicht in der gewünschten Form in den Fahrplan integrieren; dessen vollständige Einbindung ist nunmehr für 2019 geplant. Hingegen enthält die MyWay-App für Smartphones bereits seit Ende 2018 einen CO<sub>2</sub>-Rechner (siehe Box S.113).

Gegenwärtig überarbeitet die SBB ihre Strategie zur grünen Innovation, um sich ab 2019 auf weitere Themen auszurichten sowie systematisch neue Pilotprojekte zu erkennen und umzusetzen.

## Mit der MyWay-App den eigenen CO<sub>2</sub>-Ausstoss kennenlernen.

Die SBB hat 2018 die MyWay-App für Smartphones veröffentlicht. Die Tracking-App zeichnet mit Einverständnis der Nutzer deren Reisen inklusive Verkehrsmittel auf und erstellt ein Reisetagebuch. Zudem zeigt sie an, wie viele dieser Reisen in der Stosszeit und wie viele in den Nebenverkehrszeiten erfolgt sind. Der SBB Kunde sammelt mit seiner zurückgelegten Strecke auf der App virtuelle Kilometer – wobei Reisen mit gewissen Verkehrsmitteln sowie solche, die in der Nebenverkehrszeit stattfinden, mehr virtuelle Kilometer freischalten. Von Zeit zu Zeit finden Gewinnspiele statt, an denen Kunden automatisch teilnehmen, die beispielsweise vermehrt ausserhalb der Stosszeiten reisen. Neu weist die App ferner die CO<sub>2</sub>-Emissionen der getätigten Reisen aus. Auf der Statistikseite erfährt der Kunde seinen persönlichen Ausstoss pro Verkehrsträger. Dies stärkt das Bewusstsein und Verständnis dafür, welche Verkehrsträger klimafreundlich sind. Gleichzeitig vergleicht die Statistik den persönlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss eines jeden Nutzers mit dem Durchschnitt aller App-Nutzer.

## Barrierefreiheit.

In Übereinstimmung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz aus dem Jahr 2004 gewährleistet die SBB Reisenden mit Einschränkungen die Möglichkeit, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Sie nimmt dazu schrittweise Anpassungen am Rollmaterial, an der Infrastruktur und bei der Fahrgastinformation vor. Die entsprechenden Verantwortlichkeiten verteilen sich auf die Bereiche Vertrieb und Services seitens Personenverkehr, Anlagen und Technologie seitens Infrastruktur sowie User Experience seitens SBB Informatik.

### Strategisches Ziel.

Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, nutzen bis 2020 alle Dienstleistungen der SBB möglichst autonom und diskriminierungsfrei. Die für Kunden relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sind ab 2020 barrierefrei.

### Entwicklung 2018.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sieht vor, dass Reisende bis Ende 2023 an Bahnhöfen barrierefrei Zugang zu den Perrons haben und autonom in die Züge ein- und aussteigen. Das ist zurzeit an 352 von total 747 Bahnhöfen der SBB der Fall. Bis Ende 2023 nimmt die SBB grosse Umbauten vor. Sie geht davon aus, dass in der Folge 93 Prozent der Reisenden autonom ein- und aussteigen sowie barrierefreie Zugänge zu Perrons nutzen können. Die Anzahl umgebaute Bahnhöfe steigt damit bis Ende 2023 auf 565. Bei 75 Bahnhöfen wird die SBB die Frist per Ende 2023 voraussichtlich nicht einhalten und die entsprechenden Bahnhöfe später umbauen.

2018 hat die SBB an den folgenden 14 Bahnhöfen Umbaumaassnahmen im Sinne der Barrierefreiheit abgeschlossen: Benken, Chavornay, Felben-Wellhausen, Fischenthal,

Hauptwil, La Conversion, Lugano-Paradiso, Magadino-Vira, Mies, Pully Nord, Schänis, Uster, Wohlen und Zürich Wollishofen. Ende 2018 nutzten 61 Prozent der Reisenden das Angebot der SBB barrierefrei. Der Rückgang gegenüber der 2017 rapportierten Zahl von 84,5 Prozent barrierefrei Reisenden ist durch rund 100 Bahnhöfe in Kurvenlagen bedingt: Teilweise existiert in diesen Bahnhöfen zwischen dem Zugtrittsbrett und der Perronkante eine grössere Lücke, die das selbstständige Ein-/Aussteigen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität erschwert. Die Vorgabe zur maximalen Grösse dieser Lücke ist verändert worden. Seitdem entsprechen gewisse Bahnhöfe, die bislang BehiG-konform waren, nicht mehr der Vorgabe. Die SBB wird die damit verbundenen Anpassungen umgehend angehen, sodass die meisten der betroffenen Bahnhöfe bis 2023 BehiG-konform sein werden. 2018 konnten bereits drei Bahnhöfe korrigiert werden: Gibswil, St-Léonard und Zürich Oerlikon.

Was die Zugänglichkeit des SBB Angebots in der digitalen Welt betrifft, hat die SBB 2018 einen Zielwert von 80 Prozent barrierefreier digitaler Touchpoints entlang ihrer Servicekette festgelegt. Der Zielwert wurde deutlich verfehlt: Bis Ende 2018 waren rund 61 Prozent der digitalen Touchpoints entlang der Servicekette barrierefrei umgesetzt, was verglichen mit dem Vorjahr einer Steigerung von zehn Prozent entspricht. Im Mittelpunkt der Anstrengungen stand 2018 die barrierefreie Umsetzung des Webauftritts [sbb.ch](http://sbb.ch) inklusive des Online-Fahrplans und -Billettkaufs, was einen Grossteil der für digitale Barrierefreiheit vorgesehenen Ressourcen band. In Zusammenarbeit mit der Stiftung «Zugang für alle» für behindertengerechte Technologienutzung strebt die SBB weiterhin eine Zertifizierung ihres Webauftritts auf Level AA nach den Richtlinien WCAG 2.0 (Web Content Accessibility Guidelines) an. Die Arbeiten hierzu gestalteten sich sehr aufwendig. Nach Abschluss der letzten Anpassungen soll der Weg für die Zertifizierung im Frühjahr 2019 offenstehen. Zusätzlich zum barrierefreien Webauftritt hat die SBB 2018 die Sensibilisierung für das Thema digitale Barrierefreiheit innerhalb des Unternehmens verstärkt. Für alle neuen digitalen Produkte entlang der Servicekette ist die Barrierefreiheit nun eine Standardanforderung.

## Neuer Doppelstockzug: Gerichtsentscheid über Behindertengerechtigkeit.

Inclusion Handicap hat im Januar 2018 eine Beschwerde zum neuen Fernverkehr-Doppelstockzug beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Bei 4 der 15 Beschwerdepunkte einigten sich SBB und Inclusion Handicap: So nimmt die SBB eine zusätzliche Entspiegelung der Kundeninformationsmonitoren im Zug vor und baut ein durchgängiges Leitsystem zum Ertasten ein. Alle Wagenübergänge erhalten zudem eine Kennzeichnung, um das Stolperrisiko zu vermindern. Schliesslich werden spezielle Sitze für Menschen mit reduzierter Mobilität besser als bislang gekennzeichnet.

Das Bundesverwaltungsgericht hat im November 2018 über die elf restlichen Beschwerdepunkte entschieden und bestätigt, dass der neue Zug die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt. Die SBB muss einzig den Nachweis erbringen, dass pro Fahrzeug ein Ein- und Ausstieg bei Wagen mit Rollstuhl- und Speisewagen eine Neigung von maximal 15 Prozent aufweisen. Die zehn weiteren Rechtsbegehren von Inclusion Handicap hat das Bundesverwaltungsgericht abgewiesen. Inclusion Handicap wird die Beschwerde ans Bundesgericht weiterziehen.

Die SBB legt weiterhin grossen Wert auf eine aktive, partnerschaftliche Zusammenarbeit mit allen Interessengruppen in jeglichen Belangen, die den barrierefreien Zugang im öffentlichen Verkehr betreffen.

## Betriebssicherheit.

Sicherheit – das heisst ein unfallfreier Eisenbahnbetrieb und die Unversehrtheit der Kunden, Mitarbeitenden und Dritten – ist für die SBB ein zentrales Anliegen. Sie gehört daher zu den drei Topzielen der SBB.

Um das Thema Sicherheit im Verhalten aller Mitarbeitenden zu verankern und die Sicherheit kontinuierlich zu verbessern, setzt die SBB eine Vielzahl von Massnahmen um. Sie ist sich dabei bewusst, dass Sicherheit jeden Tag immer wieder neu geschaffen werden muss. Ein über Jahre stetig weiterentwickeltes Sicherheitsmanagementsystem unterstützt nachhaltig ihr Bestreben nach grösstmöglicher Sicherheit.

## Strategisches Ziel.

Die SBB hält die Sicherheit im Bahnbetrieb auf hohem Niveau. Dazu entwickelt sie ihre integrale Sicherheits- und Qualitätskultur weiter, gewährleistet die Einhaltung aller Sicherheitsregeln und nutzt dabei das Potenzial von Technik und Innovationen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bis 2020 will die SBB die Sicherheitskennzahl des Konzerns – den Index aus Arbeits-, Rangier- und Zugunfällen – um 13 Prozent verbessern.

## Entwicklung 2018.

Die Messungen der Sicherheitsleistung belegen, dass sich die konstanten Anstrengungen zugunsten der Sicherheit bewähren. 2018 haben sich elf Zugunfälle (Entgleisungen und Zusammenstösse) mit mittlerem und grossem Ausmasspotenzial ereignet. Die SBB verzeichnete damit einen Unfall mehr als im Vorjahr und erreichte ein Resultat im Bereich des langjährigen Durchschnitts. Das Resultat bestätigt den langfristigen Trend: Die SBB verzeichnet trotz erbrachter Mehrleistungen auf hohem Niveau immer weniger Unfälle. Drei der elf Zugunfälle sind hervorzuheben: In Schinznach stürzte der Ausleger eines Baukrans auf eine fahrende S-Bahn und durchschlug die Frontscheibe. Glücklicherweise wurde niemand verletzt. Bei einer Entgleisung eines Güterzugs im Bahnhof Winterthur kam ebenfalls niemand zu Schaden, doch führten die Schäden an der Infrastruktur auf der Ostseite des Bahnhofs zu einem mehrtägigen Unterbruch des Bahnverkehrs. Im Rangierbahnhof Basel entgleisten fünf Wagen eines Güterzuges wegen eines Schienenbruchs, wobei auch hier nur Sachschaden entstand. Die Unfälle zeigen, dass die Sicherheit trotz insgesamt guter Entwicklung der Sicherheitsleistung weiterhin eine sehr hohe Priorität geniessen muss.

## Eisenbahnbetriebsunfälle.



Die Ursachen für Unfälle im Bahnbetrieb sind vielschichtig. Die SBB analysiert die Ereignisse systematisch und trifft eine Vielzahl von Massnahmen. Um die Sicherheit generell zu stärken und die Zuverlässigkeit zu steigern, geht sie allerdings noch einen Schritt weiter: Da Haltung und Verhalten jedes einzelnen Mitarbeitenden ergänzend zur Technik für eine hoch zuverlässige Bahn entscheidend sind, hat die SBB 2018 unternehmensweit die Kampagne «Kleine Ursache – grosse Wirkung» lanciert. Die Kampagne will die Achtsamkeit für Abweichungen, riskante Handlungen und unsichere Zustände

erhöhen und vorausschauendes Handeln fördern. Sie bietet Raum zur Auseinandersetzung mit Risiken und Chancen, die die Sicherheit und Qualität auf allen Stufen betreffen.

## Sichererer Bahnzugang.

Sicherheit hat oberste Priorität. Nur wenn sich die Kunden an Bahnhöfen und in Zügen sicher fühlen, nutzen sie das Angebot der SBB gerne. Die Kunden der SBB sollen sich deshalb im Bahnumfeld mindestens so sicher fühlen wie im übrigen öffentlichen Raum.

Die Öffentliche Sicherheit der SBB beobachtet die Entwicklung der Sicherheitslage laufend. Entlang ihrer Security-Strategie «Vorbeugen, abhalten und abwehren» leitet sie lagegerechte Massnahmen ab. Die Öffentliche Sicherheit SBB will dabei die technologische Entwicklung nutzen, um ihr Sicherheitsdispositiv noch leistungsfähiger zu machen und den Einsatz ihrer Sicherheitskräfte zu unterstützen.

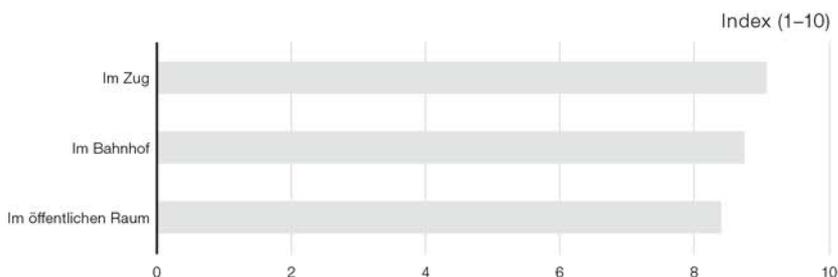
### Strategisches Ziel.

Die SBB nutzt alle Möglichkeiten, ihren Kunden einen sicheren Zugang zur Bahn sowie eine sichere Bahnfahrt zu gewährleisten – und damit das Sicherheitsempfinden zu verbessern. Der Bestand der Einsatzkräfte ist der Sicherheitslage angepasst.

### Entwicklung 2018.

Die Sicherheitslage im Bahnumfeld ist auf hohem Niveau stabil. Befragungen zum subjektiven Sicherheitsempfinden zeigen, dass die grosse Mehrheit der Kundinnen und Kunden sich wie bereits im Vorjahr in Zügen und an Bahnhöfen sicherer fühlen als im restlichen öffentlichen Raum.

### Sicherheitsempfinden der Kunden.



Auch eine andere Befragung der SBB, die Kundenzufriedenheitsbefragungen, zeigt eine positive Entwicklung: Das Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen wird mit 79,5 Indexpunkten bewertet (Vorjahr 78,9) und im Zug mit 81,3 Indexpunkten (Vorjahr 80,8). Diese Werte entsprechen Höchstwerten seit Messbeginn.

Leider registrierte die SBB 2018 im Bereich Vandalismus eine deutliche Zunahme. Die Zahl der Ereignisse mit aussen versprühtem Rollmaterial von SBB Personenverkehr stieg im Vergleich zum Vorjahr um 29 Prozent. Der verursachte Schaden nahm um 43 Prozent zu und betrug im Jahr 2018 rund drei Millionen Franken.

Die Anzahl der bei den Strafverfolgungsbehörden verzeigten Straftaten im Bahnumfeld dürfte sich aufgrund der Erkenntnisse in Zusammenarbeit mit den örtlichen Polizeikörpern analog zum Vorjahr entwickeln. Auskunftsstelle ist das Bundesamt für Statistik. Die Polizeiliche Kriminalstatistik 2018 wird am 25. März 2019 veröffentlicht.

Mittel- und langfristig prägen vier Themenfelder das Sicherheitsniveau der SBB: die Kriminalität im Bahnumfeld, die Migration und ihre Folgen, Formen von Extremismus/Terrorismus sowie die Cyberrisiken im Bereich von Geschäfts- und Industrieanwendungen. Die Öffentliche Sicherheit SBB verfolgt laufend, gemeinsam mit Linienverantwortlichen für Personenverkehr und Bahnhöfe und mithilfe von Lagetools und Analysen, die Lageentwicklung. Erkannte Sicherheitslücken werden durch gezielte personelle, bauliche, technische und organisatorische Massnahmen geschlossen.

# Beitrag an nachhaltiges Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz leisten.

## Nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung.

Die SBB leistet einen wichtigen Beitrag an das Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Areale zu vielseitigen Mobilitätszentren und Stadtquartieren aus, die eine grosse Anzahl an Bedürfnissen abdecken: u. a. Arbeit, Bildung, Gesundheit, Verkauf, öffentliche Plätze und besonders Wohnen. Die SBB engagiert sich ferner im preisgünstigen Wohnungsbau. Langfristig soll ein Drittel der auf SBB Arealen geschaffenen Wohnungen preisgünstig angeboten werden – einerseits im Rahmen von Baurechtsverträgen mit Wohnbaugenossenschaften, andererseits im eigenen Portfolio. Die SBB ist sich bewusst, dass sie dank ihrer Entwicklungsareale rund um die grossen Bahnhöfe eine erhebliche Verantwortung trägt. So stellt sie in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der städtischen Behörden, der Bevölkerung und mittels mehrstufiger Wettbewerbsverfahren sicher, dass alle Areale mit hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität entwickelt werden.

Die Angebotsplanung im Verkehr bietet ähnliche Herausforderungen: Der Einfluss von Ausbauprojekten auf die Raumgestaltung ist gross, die Kosten für den Bau der Infrastruktur und den Unterhalt sind ebenso erheblich. Deshalb will die SBB technologische und gesellschaftliche Entwicklungen einbeziehen und ihr Angebot möglichst effizient erweitern.

### Strategisches Ziel.

Die SBB plant ihr Angebot nachhaltig. Sie berücksichtigt die Lebenszykluskosten, die Auswirkungen auf die Verkehrsströme, die Interessen der Umwelt, den Energie-, Flächen- und Materialverbrauch sowie soziale Kriterien. Dabei will sie strategische Konzepte zu einem frühen Zeitpunkt mittels Kriterien entlang der Nachhaltigkeitsstrategie bewerten.

### Entwicklung 2018.

Im Oktober 2018 hat der Bundesrat die Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm Ausbauschritt 2035 (STEP AS 2035) verabschiedet. Er schlägt Investitionen in der Höhe von 11,9 Milliarden Franken mit einem Realisierungshorizont bis 2035 vor. Die parlamentarische Beratung der Vorlage startet im Januar 2019. Die SBB unterstützt die Vorlage des Bundesrats. Es ist für sie von zentraler Bedeutung, das Angebotskonzept im Rahmen des Ausbaus wie vorgesehen weiter zu optimieren. Denn nur ein gut austariertes Angebot stellt sicher, dass die Nachfrage und die Bedürfnisse der Kunden abgedeckt werden und dabei die Kosten für Kunden und Besteller nach Möglichkeit stabil bleiben. Zudem regt die SBB an, dass die Infrastrukturmassnahmen regelmässig auf die Wirtschaftlichkeit der Ausbauten und die Finanzierbarkeit des Angebots hinterfragt werden – und zwar bis zum Zeitpunkt, an dem die Bagger auffahren. So kann der

ÖV flexibel auf technologische und gesellschaftliche Veränderungen reagieren und das Risiko von Fehlinvestitionen möglichst gering halten.

2017 hat eine Arbeitsgruppe von SBB Experten aus Angebotsplanung, Finanzen und Nachhaltigkeit, unterstützt von Infras, eine grobe Bewertung einer Ausbaumassnahme mit einem Katalog von Nachhaltigkeitskriterien vorgenommen. In der Folge fanden 2018 Gespräche und ein erster Workshop mit den Projektverantwortlichen statt, um das Programm «Beitrag der SBB zur langfristigen Mobilität Schweiz – Horizont 2060» zu entwickeln. Dabei ging es darum, frühzeitig Gesichtspunkte der Nachhaltigkeit einfließen zu lassen. Der Prozess wird 2019 fortgesetzt.

SBB Immobilien hat 2018 ihre Arealentwicklungen in den Zentren der grösseren Schweizer Städte vorangetrieben. Dabei bezog sie die Gemeinden und die Bevölkerung in die jeweilige Planung ein. Beispielsweise veranstaltete SBB Immobilien anlässlich der Gestaltung des Areals Neugasse in Zürich mit Interessierten einen Workshop sowie ein Hallengespräch zum Thema Gewerbe, Kultur und Gemeinschaftsnutzung. Ebenso wird sie die Öffentlichkeit in den weiteren Projektphasen über geeignete Gefässe an der Arealentwicklung beteiligen. Die Neubebauung des Areals Neugasse ist ab 2022 vorgesehen.

## Gold und Platin für Neubauprojekte von SBB Immobilien.

Die SBB wertet Areale, die nicht mehr für den Bahnbetrieb genutzt werden, umsichtig und nachhaltig auf. Sie schafft belebte und moderne Bahnhofsquartiere und prägt so die Entwicklung der Stadtzentren mit. Dabei realisiert die SBB ihre Neubauten konsequent gemäss dem Nachhaltigkeitsstandard «DGNB» der Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI). Das DGNB-System bewertet die ökologische, ökonomische, soziokulturelle und funktionale Qualität eines Gebäudes. Je nach Erfüllungsgrad erhält das Gebäude ein Zertifikat in Platin, Gold oder Silber. Der DGNB-Standard wird aktuell unter anderem bei den folgenden Bauvorhaben angewendet: den Baufeldern B, D, F und H der Europaallee in Zürich, dem Franklin- und dem Andreasturm in Oerlikon, dem SBB Bürogebäude Byte in Bern Wankdorf sowie den Grossprojekten Gare des Eaux-Vives, Pont-Rouge und Tour Opale im Grossraum Genf. Die SGNI hat alle Bauprojekte bereits mit dem DGNB-Vorzertifikat in Gold beziehungsweise Platin zertifiziert. Der Andreasturm hat vor Kurzem als erstes SBB Neubauprojekt das Zertifikat in Platin, das heisst in der höchsten Kategorie, erhalten.

Keine andere Immobilieninvestorin in der Schweiz hat mehr zertifizierte DGNB-Gebäude als die SBB. Damit optimiert sie die Nachhaltigkeitsleistung und Qualität ihrer Gebäude über den ganzen Lebenszyklus und schafft eine hohe, langfristige Werthaltigkeit ihrer Investitionen. Zudem gewährleistet sie eine gute Lebensqualität für die Gebäudenutzer.

## Optimierung der Pendlerströme.

Auf keinem anderen Bahnnetz der Welt verkehren mehr Züge pro Tag und Strecke als auf dem der SBB. Doch sind die Züge sehr ungleichmässig genutzt: Zu Hauptverkehrszeiten sind viele Züge stark ausgelastet, im Tagesdurchschnitt jedoch weniger als 30 Prozent der Sitzplätze belegt. Das ist weder betriebswirtschaftlich noch volkswirtschaftlich optimal.

Die SBB engagiert sich deshalb in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und der öffentlichen Hand für eine gleichmässige Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf. Die Hauptverantwortung für das Thema liegt im Personenverkehr beim Bereich Swiss Smart Mobility sowie bei Public Affairs und Regulation des Konzerns.

### Strategisches Ziel.

Die SBB initiiert und unterstützt Lösungen, um Pendlerströme zu optimieren und vorhandene Kapazitäten effektiver zu nutzen. Pendler sollen ihre Reise vermehrt in die Nebenverkehrszeiten verschieben. Bis 2020 ist deshalb das jährliche Nachfragewachstum zu Nebenverkehrszeiten grösser als zu Hauptverkehrszeiten.

### Entwicklung 2018.

2018 hat im Fernverkehr die Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten um 0,2 Prozent zugenommen – wogegen in der Nebenverkehrszeit die Nachfrage gleich geblieben ist. Wie bereits im Vorjahr hat die SBB ihr Ziel damit nicht erreicht. Dies zeigt, dass weiterhin grosse Anstrengungen und neue Ideen erforderlich sind, um die vorhandenen Kapazitäten langfristig effektiver als bisher zu nutzen. Im Regionalverkehr hat die SBB ihr Ziel hingegen erreicht.

Um die Pendlerströme zu optimieren, geht die SBB die Zielgruppen Privatkunden, Arbeitgeber, Hochschulen und Behörden aktiv an. Für die Privatkunden hat sie im Juli 2018 die MyWay-App auf den Markt gebracht. Die App gibt den Nutzern einen Einblick in das persönliche Reiseverhalten und schafft Anreize, ausserhalb der Stosszeiten zu pendeln (siehe Box S. 113).

Die Account Manager der SBB haben ihre Geschäftskunden in zahlreichen Gesprächen für die Möglichkeit sensibilisiert, ein smartes Mobilitätsmanagement aufzubauen. Die SBB möchte den Geschäftskunden nicht nur Mobilität verkaufen, sondern ihnen Wege zeigen, ihren Mitarbeitenden im Einklang mit den eigenen Unternehmenszielen ein komfortables und selbst bestimmtes Pendeln zu ermöglichen. Zudem setzt sich die SBB im Rahmen der Work Smart Initiative dafür ein, flexible Arbeitsformen in Unternehmen zu fördern und damit das Pendeln ausserhalb der Hauptverkehrszeiten zu erleichtern. Die im Jahr 2015 ins Leben gerufene Work Smart Charta ist inzwischen von 176 Unternehmen, Institutionen und Behörden – das heisst 22 mehr als im Vorjahr – unterzeichnet worden.

Die FHNW hat im September 2018 Vorlesungszeiten eingeführt, die die Stosszeiten entlasten. Seit demselben Zeitpunkt hält neu zweimal pro Tag ein IC aus Luzern in Muttenz. Somit verkürzt sich die Anreisezeit für Besucher ab Olten, und der Knoten Basel sowie die S-Bahn Basel werden entlastet. 2019 zeichnet sich mit der SUPSI, der Hochschule im Kanton Tessin, eine vergleichbare Lösung ab.

## Smart pendeln.

«(...) Ich gebe meine Kinder zwischen 8.00 und 8.30 Uhr ab und nehme dann den ersten Zug von Genf nach Lausanne. Als Mutter zweier Kinder ist mein Zeitplan etwas versetzt; doch mein Chef ist einverstanden, dass ich später beginne. Ich nehme den Zug um 9.00 oder 9.15 Uhr, was deutlich angenehmer ist: Die Züge sind weniger voll, man hat Platz, mit dem Computer zu arbeiten, (...) und die Menschen sind allgemein weniger gestresst.»

Zitat von Anaïs, SBB Kundin und Pendlerin zwischen Genf und Lausanne. Sie wurde während den Radioschwerpunktwochen zum smarten Pendeln in der Romandie im November 2018 zu ihren Pendlergewohnheiten befragt.

# Der Beitrag der SBB zur Erreichung der SDG.

Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der UNO weist den Weg in eine zukunftsfähige Welt. Als Land mit einer langen humanitären Tradition und einer international stark vernetzten Wirtschaft hat die Schweiz grosses Interesse, diese Agenda vorbildhaft umzusetzen. Die Sustainable Development Goals (SDG) sind das Kernstück der Agenda 2030. Sie umfassen 17 Ziele und 169 Unterziele. Diese Ziele sollen bis 2030 global und von allen UNO-Mitgliedstaaten erreicht werden und damit eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, sozialer und ökologischer Ebene sichern.

Die SBB hat sich im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung mit den SDG auseinandergesetzt und analysiert, welchen Beitrag sie durch ihre Geschäftstätigkeit zur Erreichung der SDG leistet. Die folgende Tabelle listet das Resultat der Analyse auf. Die Ziele und Massnahmen der Handlungsfelder der SBB Nachhaltigkeitsstrategie sind dabei den unterschiedlichen SDG zugeordnet. Die Handlungsfelder beziehen sich auf die Situation in der Schweiz. Das Gleiche gilt für die SDG, weshalb sich die SBB bei der Analyse am Länderbericht 2018 «Die Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung durch die Schweiz» orientiert hat.

Die SBB trägt durch ihr Handeln zur Erreichung der folgenden SDG bei:

GNB: SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018; GRI: SBB Bericht gemäss GRI-Standards		
SDG	Der Beitrag der SBB	Mehr Informationen
	Die SBB setzt ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Sie fördert die Gesundheitskompetenz der Mitarbeitenden unter anderem in den Themen Digitalisierung und psychische Gesundheit.	GNB S. 106
	Die SBB bildet schweizweit Lernende aus und hat ein grosses internes Weiterbildungsangebot für Mitarbeitende. Sie baut zudem bei den Mitarbeitenden die notwendigen Kompetenzen auf, um mit digitalisierungsbedingten Veränderungen umzugehen.	GNB S. 105 GNB S. 9 GRI S. 16
	Die SBB fördert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und erhöht den Frauenanteil unter den Mitarbeitenden. Ihr werden Lohngleichheit bezüglich Geschlecht, Alter und Nationalität bescheinigt.	GNB S. 104 GRI S. 17
	Die SBB steigert die Energieeffizienz und den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch. Zudem plant sie, vermehrt Strom mit neuen erneuerbaren Energiequellen zu erzeugen.	GNB S. 99 GRI S. 13
	Die SBB hat eine ausgezeichnete Sicherheits- und Qualitätskultur. Sie will die Unfallrisiken ihrer Mitarbeitenden weiter senken. Dazu entwickelt sie ihre Sicherheitskultur weiter.	GNB S. 108

GNB: SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018; GRI: SBB Bericht gemäss GRI-Standards		
SDG	Der Beitrag der SBB	Mehr Informationen
	<p>Die SBB ermöglicht umweltfreundliche Mobilitätslösungen. Mithilfe attraktiver Innovationen im Bereich der Tür-zu-Tür-Mobilität baut sie das Angebot auf der ersten und der letzten Meile aus.</p> <p>Die SBB will auch in Zukunft die umweltfreundlichste Mobilitätsanbieterin der Schweiz sein. Sie investiert in grüne Innovationen, um weiterhin den ökologischen Vorteil des Bahnfahrens zu behaupten.</p> <p>Die SBB betreibt ein fortschrittliches Verkehrsmanagement und optimiert dadurch die Pendlerströme. Dabei sollen die vorhandenen Kapazitäten effektiver genutzt werden, um die Verkehrsspitzen zu glätten.</p>	<p>GNB S. 110</p> <p>GNB S. 112</p> <p>GNB S. 121</p>
	<p>Die SBB toleriert keine Art von Rassismus und Diskriminierung. Diskriminierungsvorfälle können SBB intern bei unterschiedlichen (auch dezentralen) Stellen gemeldet werden. Zudem fördert die SBB – besonders im Management – die Vielfalt hinsichtlich der Verteilung der Landessprachen.</p> <p>Die SBB ermöglicht die autonome Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Damit leistet die SBB einen wichtigen Beitrag dazu, dass sich Menschen mit Behinderung am öffentlichen Leben beteiligen können.</p>	<p>GNB S. 104 GRI S. 17</p> <p>GNB S. 113</p>
	<p>Die SBB unternimmt seit Jahren grosse Anstrengungen, um Anwohnende vor übermässigem Bahnlärm zu schützen.</p> <p>Die SBB trägt zu einem hohen Sicherheitsniveau im öffentlichen Verkehr bei. Ein unfallfreier Eisenbahnbetrieb und die Unversehrtheit der Kunden, Mitarbeitenden und von Dritten gehören zu den wichtigsten Zielen der SBB.</p> <p>Die SBB prägt die Schweiz durch ihr Verkehrs- und Immobilienangebot. Sie ist gefordert, die mannigfachen Interessen – von Stadtplanung über Kultur und gemeinnützigen Wohnbau zu Mobilität, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit – aufzunehmen und ausgewogen zu berücksichtigen. Die SBB fördert die Zusammenarbeit zwischen Lebens- und Wirtschaftsräumen und sichert damit die Attraktivität der Schweiz als Wohn- und Arbeitsort.</p>	<p>GNB S. 102</p> <p>GNB S. 115</p> <p>GNB S. 119</p>
	<p>Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz. Sie berücksichtigt entlang der ganzen Wertschöpfungskette nicht nur ökonomische, sondern auch soziale und ökologische Kriterien.</p> <p>Die SBB vermindert den Ressourcenverbrauch und steigert die Recyclingquote. Zudem schafft sie Transparenz im Kreislauf von spezifischen Stoffgruppen. Sie reduziert den Kunststoffverbrauch von Endkonsumenten an den Bahnhöfen und bei den Mitarbeitenden.</p> <p>Die SBB setzt im Zusammenhang mit Investitionsentscheiden auf eine langfristige Lebenszyklusbetrachtung. Damit senkt sie die Gesamtkosten und fördert die Nachhaltigkeitsleistung des Bahnbetriebs.</p>	<p>GNB S. 92 GRI S. 15, 18</p> <p>GNB S. 93</p> <p>GNB S. 95</p>
	<p>Die Bahn ist und bleibt neben dem Langsamverkehr das klimafreundlichste Transportmittel. Deshalb trägt die Bahn bzw. jegliche Verkehrsverlagerung auf die Bahn einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Darüber hinaus gehört es zu den wichtigsten Zielen der SBB, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu reduzieren.</p>	<p>GNB S. 97</p>
	<p>Die SBB bewirtschaftet einen «grünen Korridor» entlang der Schienen. Sie ergreift Ausgleichsmassnahmen im Rahmen von Bauprojekten. Zudem schützt und renaturiert sie Land- und Wasserökosysteme, um die Biodiversität zu fördern und Lebensräume von bedrohten Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.</p>	<p>GNB S. 100 GRI S. 13</p>
	<p>Die SBB nutzt alle Möglichkeiten, ihren Kunden einen sicheren Zugang zur Bahn sowie eine sichere Bahnfahrt zu gewährleisten. Die oberste Prämisse der SBB lautet, dass das Sicherheitsniveau im Bahnumfeld jenem im öffentlichen Raum entsprechen muss.</p>	<p>GNB S.117</p>

# Grundsätze der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

## Berichtsprofil.

Die SBB veröffentlicht jedes Jahr einen dreisprachigen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht ([sbb.ch/geschaeftsbericht](http://sbb.ch/geschaeftsbericht)). Parallel dazu werden die wichtigsten Zahlen und Fakten auf der SBB Website ([reporting.sbb.ch](http://reporting.sbb.ch)) aktualisiert. Zusätzlich veröffentlicht die SBB einen Bericht gemäss GRI-Standards ([sbb.ch/gri](http://sbb.ch/gri)) auf Deutsch. Er ist integrierter Bestandteil der Jahresberichterstattung. Die SBB legt darin ihre wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen gemäss den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) offen. Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option «Kern» erstellt. Auf Seite 3 findet sich der tabellarische GRI-Inhaltsindex mit den entsprechenden Seitenverweisen. Die Überprüfung durch GRI bestätigt, dass die allgemeinen Angaben GRI 102–40 bis GRI 102–49 zur Einbindung von Stakeholdern und zu den wesentlichen Inhalten der Berichterstattung im GRI-Inhaltsindex und im Bericht richtig aufgeführt sind. Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der ausgewiesenen Informationen ist keine externe «Assurance» eingeholt worden. Wo immer zweckmässig, sind diejenigen Standards beigezogen, die für das interne Controlling massgebend sind.

102–49

Der SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018 bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018. Den Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2017 hatte die SBB am 20. März 2018 publiziert. Wie im Vorjahr orientiert sich die Darstellung des Berichts an den Stossrichtungen und Handlungsfeldern der Nachhaltigkeitsstrategie. Im Vergleich mit dem Vorjahr haben sich dabei weder die Berichtsgrenzen noch die verwendeten Messmethoden signifikant verändert.

102–45

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018 bezieht sich auf das SBB Stammhaus (SBB AG und SBB Cargo, ohne Töchter und Beteiligungen). Falls Daten oder Informationen nur einen Teil (Division oder SBB AG) des Unternehmens oder des gesamten Konzerns betreffen, ist dies gesondert vermerkt.

## Kontakt für weitere Fragen:

Christina Meier  
Leiterin Nachhaltigkeit  
SBB AG  
Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65  
[christina.meier@sbb.ch](mailto:christina.meier@sbb.ch)



**Rechtlicher Hinweis.**

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018 der SBB ist auf der Website [sbb.ch/geschaeftsbericht](http://sbb.ch/geschaeftsbericht) in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

**Herausgeber.**

SBB AG  
Hilfikerstrasse 1  
3000 Bern 65, Schweiz

**SBB AG**

Kommunikation  
Hilfikerstrasse 1  
3000 Bern 65, Schweiz  
+41 51 220 41 11  
press@sbb.ch

[sbb.ch/geschaeftsbericht](http://sbb.ch/geschaeftsbericht)

