



SBB Geschäftsbericht.

2020

Inhaltsverzeichnis.

S05	Konzernlagebericht
	Prolog der Verwaltungsratspräsidentin und des CEO
S09	Ein Jahr im Zeichen von Corona
S19	Für unsere Kundinnen und Kunden
S29	Für eine starke Bahn
S37	Wichtige Kennzahlen und Finanzergebnisse
S41	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin
S45	Klimafreundlich unterwegs
S49	Engagement für die Gesellschaft
S57	Corporate Governance
S75	Finanzbericht

Zu den Bildern in diesem Bericht.

Leere Züge und Bahnhöfe, geschlossene Geschäfte, verwaiste Büros, Sicherheitskonzepte und Maskenpflicht: Die Coronakrise prägte das vergangene SBB Jahr; darum ist sie auch das Bildthema im Geschäftsbericht 2020. Alle Bilder sind zwischen März und Dezember 2020 entstanden.

Eine starke Eisenbahn für unsere Kundinnen und Kunden.

Sehr geehrte Damen und Herren

2020 war für die SBB in vielerlei Hinsicht ein äusserst anspruchsvolles Jahr. Nach einem guten Start ins Jahr hat uns die Coronakrise massiv getroffen. Die Zahl der Reisenden ist im Frühling sehr stark gesunken, hat sich anschliessend erholt, aber nur bis zur zweiten Welle im Herbst – übers Jahr gesehen sind wir weit entfernt vom Normalzustand. Auch bei Immobilien, im Güterverkehr und bei der Infrastruktur sind die Auswirkungen der Krise stark spürbar. Entsprechend drastisch sind die finanziellen Folgen: Die SBB weist den höchsten Verlust seit der Ausgliederung in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft im Jahr 1999 aus.

Wir dürfen aber auch festhalten: **Die SBB hat als Rückgrat der Mobilität einen Beitrag an die Bewältigung der Krise für das Land geleistet.** Mit dem zwischenzeitlich reduzierten Angebot haben wir vier Fahrplanwechsel in einem Jahr umgesetzt: ein Kraftakt unserer Mitarbeitenden. Mit dem Schutzkonzept für unsere Kundinnen und Kunden haben wir den ÖV so sicher wie möglich gemacht. Und mit dem Güterverkehr haben wir den Detail- wie auch den Online-Handel am Laufen gehalten. Stets zentral war für uns der Schutz unserer Mitarbeitenden.

Gegenüber unseren Kundinnen und Kunden sowie den Mietern waren wir kulant. Intern haben wir rasch mit Sparmassnahmen auf die wirtschaftliche Lage reagiert. In den eigenwirtschaftlichen Bereichen Fernverkehr und Immobilien sind wir als Unternehmen stark gefordert. Wichtig war die rasche Unterstützung von Bund und Kantonen in den abgeltungsberechtigten Bereichen Infrastruktur und Regionalverkehr sowie beim Güterverkehr.

Für unsere Kundinnen und Kunden konnten wir Verbesserungen erzielen. Das sehen wir an der Kundenzufriedenheit: Sie war so hoch wie noch nie, sowohl im Zug als auch am Bahnhof. Die Pünktlichkeit ist so gut wie seit Jahren nicht mehr, nicht nur als Folge von weniger Reisenden, sondern auch dank besserer Koordination von Betrieb und Baustellen. In die Sauberkeit haben wir viel investiert, in Coronazeiten besonders wichtig. Erfreulich ist auch die Sicherheit, für eine Eisenbahn ganz zentral: Wir hatten 2020 weniger Unfälle. Ebenso hat sich das Image verbessert und – was uns besonders am Herzen liegt – die Zufriedenheit der Mitarbeitenden ist gestiegen.

Schliesslich ist es gelungen – trotz zeitweise stillgelegter Bautätigkeit und dank eines Rieseinsatzes unserer Mitarbeitenden – den Ceneri-Basistunnel in Betrieb zu nehmen und damit die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) zu vollenden: ein epochaler Schritt für die Schweiz und Europa.

Klar geworden ist auch, dass es für die Qualität, die wir für unsere Kundinnen und Kunden anstreben, weitere Anstrengungen braucht. So hat der aufgrund früherer Fehlplanungen entstandene Lokpersonalmangel, verstärkt durch die Krise, leider zu Zugausfällen geführt – zu unserem grossen Bedauern und eigentlich undenkbar, gemessen an

unseren eigenen Ansprüchen. Bei der Lokführerausbildung haben wir einen Effort gemacht und sind auf grosses Interesse gestossen. Ab Mitte 2021 haben wir wieder genügend Lokführerinnen und Lokführer.

Noch ist die Coronakrise nicht vorbei. **Wir vermissen unsere Reisenden, wir vermissen das pralle Leben in unseren Bahnhöfen.** Und wir freuen uns, wenn beides wieder Alltag sein wird. Darauf bereiten wir uns jetzt schon vor.

Unsere Hausaufgaben sind klar: Die starke Bahn bleibt im Fokus. Wir konzentrieren uns auf die Qualität für unsere Kundinnen und Kunden sowie auf das Kostenmanagement im Unternehmen. Die Billettpreise müssen aus unserer Sicht trotz schwieriger finanzieller Lage stabil bleiben. Denn wir wollen einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Dazu tragen auch Innovationen und die Digitalisierung bei, wenn sie den Bahnkundinnen und -kunden konkret nützen, wie zum Beispiel die App SBB Inclusive für blinde und sehbehinderte Reisende. Und wir sind überzeugt: **Die Bahn als klimafreundliches Transportmittel hat eine grosse Zukunft.** Darum bauen wir den internationalen Personenverkehr im Tages- und Nachtverkehr aus. Beim Güterverkehr stellt sich die Frage nach den Auswirkungen der Eigenwirtschaftlichkeit auf den Modalsplit – die Frage nach dem Anteil von Gütern auf der Schiene ist mit Eigner und Politik zu klären.

Für das Vertrauen in einer unsicheren Zeit danken wir herzlich: unseren Mitarbeitenden für ihren grossen Einsatz und ihr Herzblut, unseren Kundinnen und Kunden, dass sie weiterhin mit uns fahren, bei uns einkaufen und ihre Güter durch uns transportieren lassen, Bund und Kantone, allen unseren Partnern sowie der Schweizer Bevölkerung für die Unterstützung.



Monika Ribar
Präsidentin des Verwaltungsrates SBB AG



Vincent Ducrot
CEO SBB AG



Vincent Ducrot, CEO, und Monika Ribar, Präsidentin des Verwaltungsrates

«Die Bahn als klimafreundliches
Transportmittel hat eine grosse
Zukunft.»



Ein Jahr im Zeichen von Corona.

Die SBB startete gut ins Jahr 2020. So stieg beispielsweise die Nachfrage im Personenverkehr in den ersten zwei Monaten um rund vier Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Ab März jedoch hat die Coronakrise das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs der Schweiz und damit auch die SBB hart getroffen.

Betrieb auch im Lockdown aufrechterhalten.

Während des Lockdowns hielt die SBB ihr Grundangebot im Personen- und Güterverkehr aufrecht – im Dienste der Kundinnen und Kunden, für Gesellschaft und Wirtschaft. Für die SBB Mitarbeitenden bedeutete das einen Kraftakt, der nur dank des unermüdlichen Einsatzes und viel Flexibilität möglich war.

Angebot vorübergehend reduziert.

Mit dem durch den Bundesrat angeordneten Lockdown reduzierte der Personenverkehr, in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr, das Angebot per 19. März 2020 im Fern- und Regionalverkehr. Im Fernverkehr verkehrten die Züge grösstenteils im Stunden- anstatt im Halbstundentakt. Nächtliche Zusatzverbindungen an den Wochenenden wurden ersatzlos gestrichen, das ist zum Teil auch 2021 noch so. Das grenzüberschreitende internationale Angebot wurde eingestellt. Die internationalen Züge fuhren nur noch bis an die Grenzbahnhöfe, wenn dies für den nationalen Stundentakt erforderlich war. Die Züge und Busse des Regionalverkehrs verkehrten bei Viertelstundentakt-Angeboten im Halbstundentakt und bei Halbstundentakt-Angeboten im Stundentakt.

Kulanz gegenüber Kunden und Mietern.

Die Alliance SwissPass als Branchenverband im öffentlichen Verkehr hat während der ersten Phase der Pandemie im Frühling den Inhaberinnen und Inhabern von ÖV-Abonnements eine Entschädigung in der Höhe von insgesamt über 100 Millionen Franken gewährt, davon 58 Millionen Franken für Generalabonnements, was zu einer Ertragsminderung bei der SBB von 41 Millionen Franken geführt hat.

Die SBB unterstützte ihre Mieter: Wer von behördlichen Schliessungen betroffen war, zahlte für die Dauer des Lockdowns keine Miete. Das waren vor allem Laden- und Gastrobetriebe in den Bahnhöfen. Betriebe, die offen bleiben durften, erhielten Mietzinsreduktionen, deren Höhe vom Umsatzrückgang abhing. Insgesamt passte die SBB bei über 1200 Mietverträgen die Mietzinse für die Lockdown-Phase an.

Mit dieser Regelung wollte die SBB ihre Geschäftsmieter unterstützen, zu deren Planungssicherheit und Liquidität beitragen und die teils langjährigen Geschäftsbeziehungen würdigen. Die SBB unterstützte ihre Geschäftsmieter in der Hochlaufphase auch bei der Einhaltung der Hygienevorschriften (zum Beispiel Konzeption und Umsetzung von Wartebereichen vor den Geschäften), um den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs eine sichere und komfortable Reise zu ermöglichen.

Der Schutz der Kundinnen und Kunden sowie der Mitarbeitenden hat für die Unternehmen im öffentlichen Verkehr höchste Priorität.

Baustellen temporär geschlossen.

Die SBB musste im März 2020 rund 270 Baustellen temporär schliessen, um die Sicherheit der Mitarbeitenden sicherzustellen und den Bahnverkehr bei einem Ausfall von Schlüsselressourcen aufrechterhalten zu können. Dies führte zu Verzögerungen im Bauprogramm, was umfangreiche Neuplanungen und Projektverschiebungen nach sich zog. Negative Auswirkungen auf das Angebot und den Fahrplanwechsel im Dezember konnten jedoch verhindert werden. Bei angebotsrelevanten Bauprojekten wurden Beschleunigungsmassnahmen ausgelöst.

Schutzkonzept im ÖV eingeführt.

Am 11. Mai bauten die Schweizer Transportunternehmen ihr Angebot wieder aus. SBB und PostAuto hatten als Systemführerinnen im ÖV in Absprache mit den Bundesämtern für Verkehr (BAV) und Gesundheit (BAG) ein Schutzkonzept für den öffentlichen Verkehr entwickelt: Kundinnen und Kunden des ÖV wurde dringend das Tragen von Hygienemasken empfohlen, falls der Abstand von zwei Metern nicht eingehalten werden konnte. Pendlerzeiten morgens und abends sollten, wenn möglich, umgangen und schwächer frequentierte Verbindungen genutzt werden. Billette waren möglichst online, in Apps oder am Automaten zu kaufen. Beim Bezug an Schaltern sollte kontaktlos bezahlt werden. Auf touristische Reisen sollte gemäss Empfehlung des BAG verzichtet werden. Das Schutzkonzept des ÖV setzte auf die Eigenverantwortung und die Solidarität der Kundinnen und Kunden. Die Transportunternehmen verstärkten Reinigung und Desinfektion und informierten zu den Verhaltensregeln. Der Schutz der Mitarbeitenden hat für die Unternehmen im öffentlichen Verkehr ebenfalls höchste Priorität.

Betrieb wieder hochgefahren.

Angelehnt an die Anordnungen des Bundesrats und die schrittweise Lockerung der Bestimmungen haben die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs per 6. Juni beziehungsweise per 8. Juni weitere Einschränkungen aufgehoben. Insbesondere nahmen zu diesem Zeitpunkt Anbieter des rein touristischen Verkehrs wie Bergbahnen und Schiffe den Betrieb wieder auf. Damit kehrte der Schweizer ÖV weitgehend zur Normalität zurück. Es verblieben noch einzelne Fahrplanreduktionen bei Zusatzkursen zu den Hauptverkehrszeiten und bei Nachtverbindungen. Das seit 11. Mai gültige Schutzkonzept für den ÖV galt weiterhin.

Gesuch um Kurzarbeit abgelehnt.

Die Voranmeldungen zur Kurzarbeitszeitentschädigung für die Bereiche SBB Cargo AG und SBB Cargo International AG wurden am 27. Mai gutgeheissen. Das Gesuch der SBB AG wurde abgelehnt. Gegen diese Ablehnung hat die SBB Einsprache erhoben. Dies zur rechtlichen Klärung, ob sie in eigenwirtschaftlichen Bereichen nicht doch bezugsberechtigt ist. Denn die SBB und ihre Mitarbeitenden haben in den vergangenen 20 Jahren rund eine Milliarde Franken in die Arbeitslosenversicherung einbezahlt. Die Einsprache wurde abgelehnt. Die SBB zog die Einsprache mangels Erfolgsaussichten nicht an die nächste Instanz weiter.

Maskenpflicht eingeführt.

Aufgrund der steigenden Zahl an Coronavirus-Neuansteckungen entschied der Bundesrat am Mittwoch, 1. Juli, im öffentlichen Verkehr als Präventionsmassnahme die Maskenpflicht einzuführen. Die Verordnung des Bundesrats trat am Montag, 6. Juli, in Kraft und galt ab diesem Zeitpunkt in allen Transportmitteln des öffentlichen Verkehrs.

Während der zweiten Welle im Herbst und Winter 2020/2021 wurde das nationale Angebot nicht mehr eingeschränkt. Reduziert wurde das internationale Angebot insbesondere Richtung Frankreich und Italien, die Nachtzüge in Richtung Deutschland wurden eingestellt.

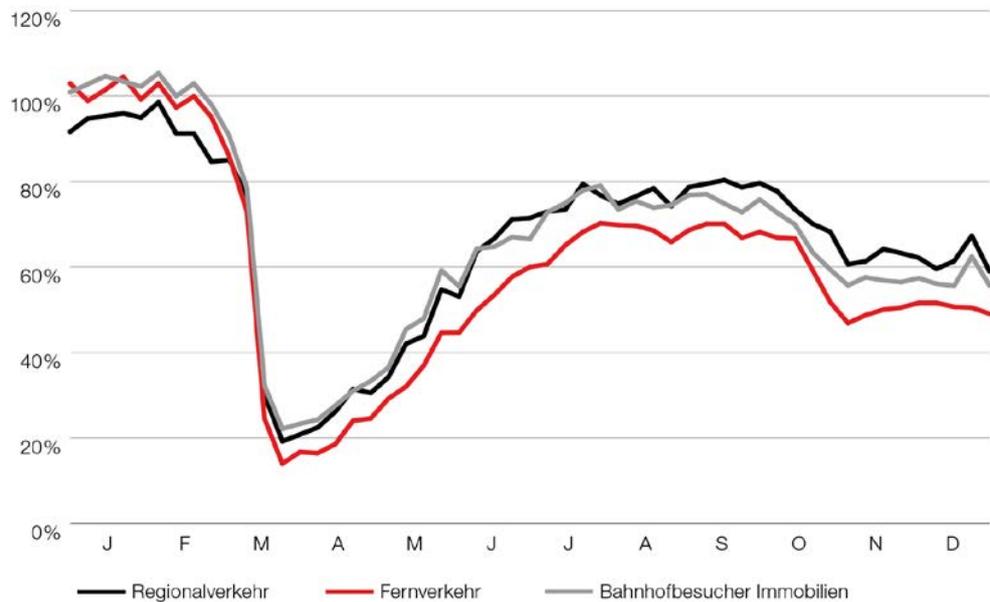
Anspruchsvoller Fahrplanwechsel.

Wegen der Reduktion und des erneuten Hochfahrens des Angebots in der ersten Jahreshälfte war der Wechsel auf den Fahrplan 2021 äusserst anspruchsvoll. Die SBB konnte den Grossteil des geplanten Angebots am 13. Dezember 2020 trotzdem wie geplant umsetzen; einzelne Angebotselemente wurden aufgrund der Coronapandemie und des Ressourcenmangels beim Lokpersonal jedoch verzögert in Betrieb genommen.



Zugauslastung und Bahnhofbesucher 2020.

Im Durchschnitt pro Kalenderwoche, indiziert auf 2019



Nachfrage im Personenverkehr stark eingebrochen.

Der Nachfrageeinbruch 2020 beim Personenverkehr zeigt sich sowohl an der Zahl der Passagiere pro Tag, die um mehr als ein Drittel abnahm (2020: 843 000 Reisende; 2019: 1,32 Millionen Reisende), wie auch im Rückgang bei den Personenkilometern (Fernverkehr: –43,7%; Regionaler Personenverkehr: –32,4%). Der Einbruch erklärt sich vor allem durch den Rückgang bei den Pendlerinnen und Pendlern infolge des vermehrten Homeoffices. Mit einem Rückgang um 51,2 Prozent bei den Personenkilometern sank im vergangenen Jahr auch die Nachfrage im internationalen Personenverkehr stark, dies aufgrund von Reisebeschränkungen und entsprechenden Angebotsreduktionen.

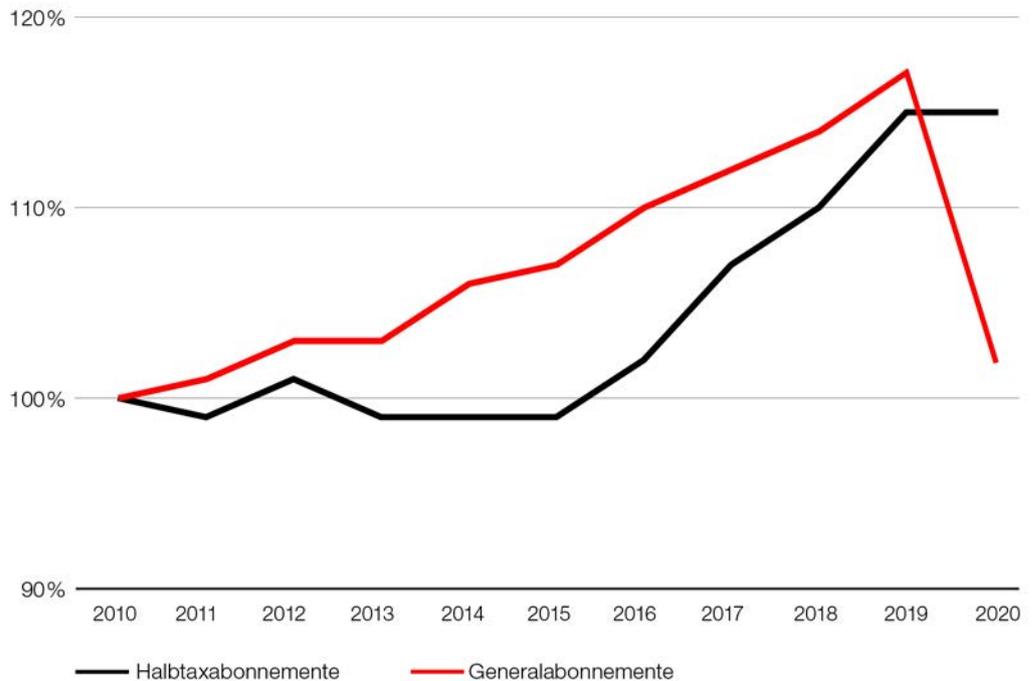
Ende 2020 besaßen 439 000 Personen ein Generalabonnement, das sind 12,2 Prozent weniger als im Vorjahr. Zudem nutzten viele Kundinnen und Kunden im ersten Lockdown die Möglichkeit, das Generalabonnement zu hinterlegen. Das Anfang Jahr noch vorherrschende starke Wachstum bei den Halbtaxabonnements flachte in der zweiten Welle ab. Per Ende Jahr waren gleich viele Halbtaxabonnemente im Umlauf wie Ende 2019. Insgesamt büsste die SBB 2020 gegenüber dem Vorjahr 28,9 Prozent ihrer Personenverkehrserträge ein. Weil viele Kundinnen und Kunden ihr Generalabonnement aufgrund der Coronakrise zurzeit nicht erneuern, geht die SBB auch für 2021 von tieferen Personenverkehrserträgen aus.

Auch Immobilien, Güterverkehr und Infrastruktur getroffen.

Das Coronavirus hatte auch auf die Immobiliensparte der SBB erhebliche Auswirkungen. Die Anzahl Kundinnen und Kunden ging in den Bahnhöfen aufgrund der behördlich angeordneten Massnahmen zur Eindämmung des Virus gegenüber dem Vorjahr um rund ein Drittel zurück. Das führte bei den Geschäftsmietern in den Bahnhöfen zu empfindlichen

Halbtax und GA.

Indexierte Angaben, Basisjahr 2010



Umsatzeinbrüchen. Während des Lockdowns lagen die Umsätze der Geschäftskunden durchschnittlich rund 55 Prozent tiefer als im Vorjahr.

Auch der Güterverkehr wurde von der Krise hart getroffen: Mit Einsetzen des Lockdowns Mitte März brachen die Mengen in allen Produktlinien ein, besonders stark betroffen waren die Verkehre in den Branchen Chemie, Siderurgie, Mineralöl sowie Verkehre mit Auslandsbezug. Auf der Aufwandseite gelang es in erster Linie, die variablen Kosten wie diejenigen für Bahnbetriebsleistungen und für den Dieserverbrauch zu senken. Im Bereich der fixen Kosten, zum Beispiel Personal- und Rollmaterialaufwand, konnten die Aufwände aber kaum reduziert werden. Vielmehr entstanden durch kurzfristige Umplanungen, das Erstellen von Schutzkonzepten und die Sicherstellung der Landesversorgung zusätzliche Aufwände.

Der signifikante Rückgang der Trassenerlöse bei SBB Infrastruktur um 149 Millionen Franken ist im Wesentlichen auf die Coronakrise zurückzuführen. Eine geringere Nachfrage im Personenverkehr sowie die temporären Angebotsreduktionen im Fern- und Regionalverkehr während des schweizweiten Lockdowns führten zu diesem Rückgang. Die durch das Coronavirus verursachten Ausfälle der Trassenerlöse und Mehrkosten werden durch die bestehende Reserve gemäss Eisenbahngesetz (EBG) (43 Millionen Franken) sowie durch zusätzliche Mittel des Bundes (110 Millionen Franken) gedeckt.

Mit Sparmassnahmen reagiert.

Ende April hat die SBB Sparmassnahmen wie einen Einstellungsstopp für die Verwaltungsbereiche oder den Abbau von Gleitzeit- und Ferienguthaben eingeleitet. Weiter reduzierte oder verschob sie Projekte und Investitionen in den Bereichen IT, Energie und Innovation.

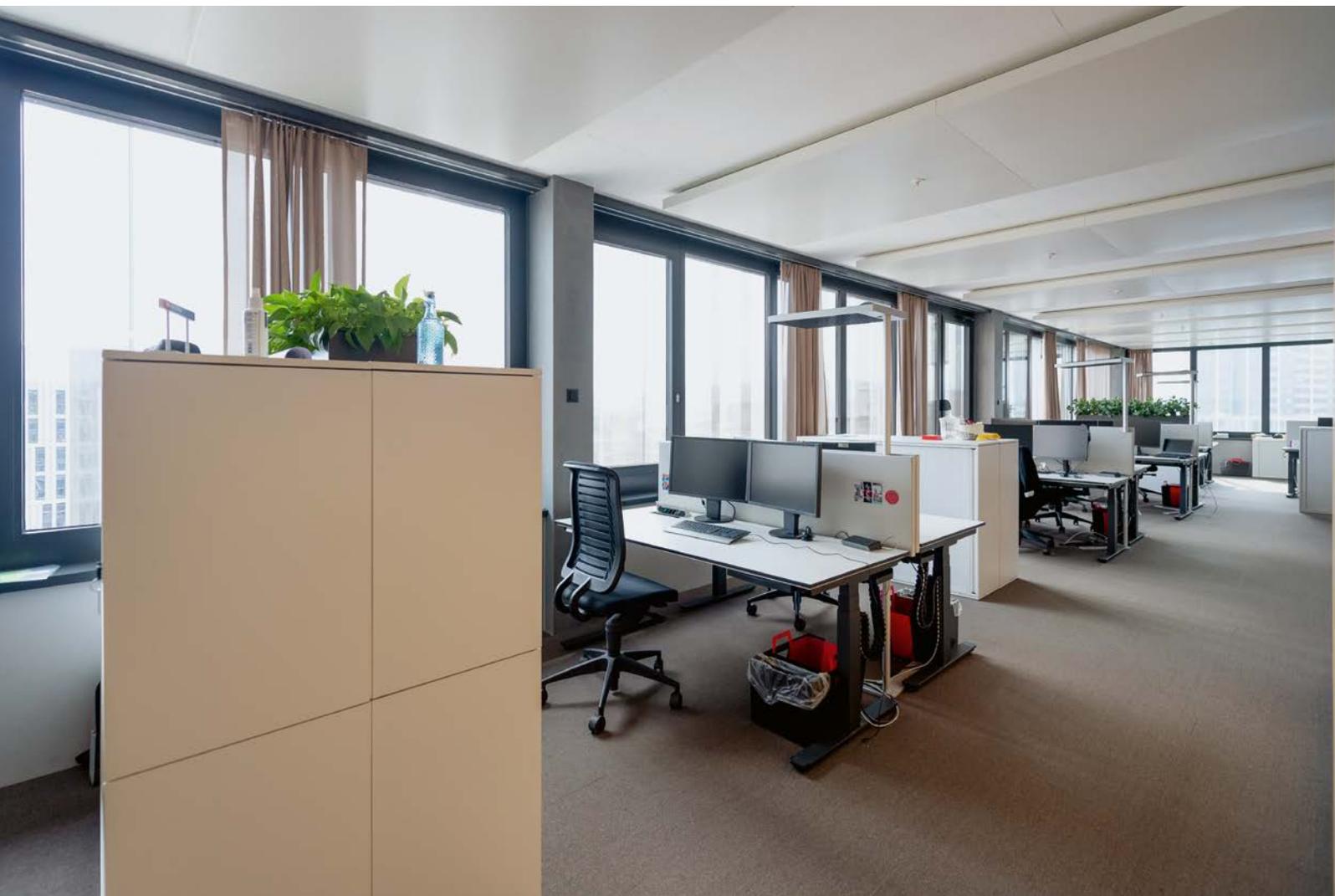
Immobilien verschob oder sistierte Investitionen von 86 Millionen Franken, Infrastruktur Energie im Umfang von 33 Millionen Franken. Auch im laufenden Jahr setzt die SBB weitere Sparmassnahmen um. Der operative Bahnbetrieb und die Sicherheit werden von den Sparmassnahmen nicht tangiert.

Unterstützung von Bund und Kantonen.

Aufgrund der ausserordentlichen Lage beantragte der Bundesrat dem Parlament mit einem dringlichen Gesetz, die Ausfälle im ÖV abzufedern. Nach der Konsultation der Räte resultierte eine Unterstützung des ÖV durch Bund und Kantone im Umfang von 900 Millionen Franken. Die SBB erhielt davon 277 Millionen Franken zur Unterstützung der Infrastruktur sowie des Regional- und Güterverkehrs. In den eigenwirtschaftlichen Bereichen Fernverkehr und Immobilien muss die SBB die Ertragsausfälle selbst decken. Zur Sicherung von Liquiditätsgpässen erhöhte der Bundesrat temporär die kurzfristige Kreditlimite der SBB.

Über 13 000 Mitarbeitende im Homeoffice.

Tausende Mitarbeitende mit direktem Kundenkontakt leisteten während des Lockdowns im Frühling 2020 in Zügen und Bahnhöfen unter schwierigen Bedingungen vollen Einsatz, um dringende Reisen auch während der Pandemie möglich zu machen. Gleichzeitig mussten 2020 teilweise über 13 000 Mitarbeitende von zuhause aus arbeiten. Dank der jahrelangen Investitionen der SBB in «Work Anywhere» bewältigte die Mehrheit der betroffenen Mitarbeitenden diesen Wechsel ohne grosse Probleme.



Bezüglich Kinderbetreuung wählte die SBB einen grosszügigen Ansatz: Mitarbeitende erhielten bis zu 20 Tage bezahlten Urlaub, falls sie aufgrund der Kinderbetreuung ihrer Arbeit nicht nachkommen konnten. Die Auswirkungen der Coronapandemie auf die Arbeitswelt können noch nicht abschliessend beurteilt werden. Klar ist, dass sich das Engagement der SBB im Rahmen der Work-Smart-Initiative in diesem Jahr für das Funktionieren der eigenen Unternehmung besonders ausbezahlt hat.

Führen auf Distanz.

Führen auf Distanz war während der Pandemie eine Herausforderung, zum Beispiel wegen seltener direkter Kontakte. In einem sechsmonatigen Pilotprojekt mit Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleitern wurde daher die Ligado-App eingesetzt, um anonymisierte Echtzeitbefragungen und Feedbacks der Mitarbeitenden zu ermöglichen. Ziel war es, den Dialog und die Bindung zwischen Mitarbeitenden und Vorgesetzten zu fördern und zu stärken und beim Erkennen von gesundheitlichen Belastungssituationen oder Veränderungen zu unterstützen (Frühintervention). Im Pilotprojekt hat sich gezeigt, dass Echtzeitbefragungen über die App vor allem bei der Begleitung konkreter Situationen und Phasen nützlich sind.

Gesund unterwegs während der Pandemie.

Die SBB legt grossen Wert auf die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden. Deshalb wurde beispielsweise die Kontrolle der Billette während der ersten Welle zeitweise ausgesetzt, um den empfohlenen Mindestabstand zu wahren. Auf Baustellen sorgte ein eigens dafür eingesetzter Verantwortlicher für die Einhaltung der Verhaltensregeln. Mitarbeitende, die zu den besonders gefährdeten Personen gehören, arbeiteten falls möglich im Homeoffice oder wurden bei vollem Lohn temporär von ihrer Arbeit freigestellt.

Seit November 2020 verteilt die SBB an ihre Mitarbeitenden qualitativ hochwertige Stoffmasken, die sie selbst mit entwickelt hat. Stoffmasken sind nachhaltiger als Einwegmasken; sie verursachen weniger Abfall. Mitarbeitende entscheiden selbst, ob sie die Stoffmaske oder weiterhin eine Einwegmaske tragen möchten.

Die Umsetzung der Schutzvorgaben des BAG sowie die Beschaffung von Schutzmaterialien für Mitarbeitende hat die SBB 2020 mit viel Engagement gemeistert. Eine interne Pulsbefragung zu Corona zeigte, dass die Mitarbeitenden überzeugt waren, die Coronakrise gut bewältigt zu haben, dass es den Teilnehmenden während des Lockdowns gesundheitlich gut ging und sie sich, über alle Berufsgruppen hinweg, wenig erschöpft fühlten.

Ungewisse Nachfrageentwicklung 2021.

Die Auslastung lag Anfang 2021 im Fernverkehr bei rund 45 Prozent der Auslastung der entsprechenden Woche im Jahr 2019, im Regionalverkehr waren es 55 Prozent der Auslastung im Jahr 2019. Wie sich die Nachfrage im weiteren Jahresverlauf entwickeln wird, ist ungewiss. Entsprechend unklar sind auch die finanziellen Auswirkungen. Die SBB geht aber grundsätzlich von einer langsamen Entspannung im Laufe des Jahres 2021 aus.

Jahreschronik

Das Coronajahr 2020 auf einen Blick.

März



13.3.
Regulärer ÖV verkehrt weiterhin, touristischer Verkehr wird eingestellt, Schutz der Kundinnen und Kunden, Güterverkehr wird aufrechterhalten.

Mai

19.5.
SBB erlässt Geschäftsmieten und unterstützt Geschäftskunden am Bahnhof, die behördlich angeordnet schliessen müssen.

Januar

Februar

März

19.3.
SBB und PostAuto reduzieren in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr vorausschauend und geordnet das Angebot. So tiefgreifende Fahrplananpassungen innert weniger Tage hatte es noch nie gegeben.

18.3.
Übergangsfahrplan wird in drei Schritten umgesetzt.

April

1.4.
Neuer CEO Vincent Ducrot tritt mitten in der Krise sein Amt an.



22.4.
Swiss Combi übernimmt 35 Prozent an der SBB Cargo AG.

30.4.
Schutzkonzept für den ÖV liegt vor.

Juni

8.6.
Wieder weitgehend gesamtes Angebot gefahren.

Juli



3.7.

100 Tage des neuen CEO Vincent Ducrot.
Maskenpflicht im ÖV ab 6. Juli.

September

10.9.

Das Halbjahresergebnis beträgt –479 Millionen Franken.

15.9.

ÖBB und SBB wollen Nachtzugangebot in Europa ausbauen.

16.9.

Veloboom entsteht aufgrund von Corona.

30.9.

Jeder zehnte Zug fährt mit Aargauer Wasserkraft.

November

3.11.

Zweite Welle, Nachtnetze werden vorübergehend eingestellt.

5.11.

Angebot nach Italien und Frankreich wird reduziert.

August

5.8.

Coronakrise verzögert Ausbildung des Lokpersonals.

Oktober

18.10.

Bundesrat beschliesst Maskenpflicht in der ganzen Schweiz auch auf den Perrons.

Dezember

13./14.12.

Erfolgreiche Inbetriebnahme Ceneri-Basistunnels.
NEAT fertiggestellt.
Fahrplanwechsel.
Schneller mit der Bahn von Zürich nach München.





01.03.2020 14:00 01.03.2020 14:00

Bonjour, Bienvenue, Servent, Welcome.

Message importante

VOICI COMMENT NOUS PROTÉGER:

- 1. Lavez-vous les mains régulièrement.
- 2. Portez un masque.
- 3. Évitez les contacts rapprochés.
- 4. Évitez de tousser ou éternuer dans vos mains.
- 5. Évitez de toucher vos yeux, votre nez ou votre bouche.

Für unsere Kundinnen und Kunden.

Die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden steht für die SBB an erster Stelle. Darum hat sie auch im letzten Jahr intensiv an der Qualität ihrer Leistungen gearbeitet. Nachfolgend ein Überblick über wichtige Fortschritte und aktuelle Herausforderungen.

NEAT nach 28 Jahren vollendet.

Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels vollendet die Schweiz die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), auch wenn letzte Abschlussarbeiten noch einige Zeit in Anspruch nehmen werden. Sie stellt damit eine moderne, leistungsfähige Bahninfrastruktur auf dem europäischen Nord-Süd-Korridor durch die Alpen zur Verfügung – als umweltschonende Alternative zur Strasse. Das Bauwerk ermöglicht schnellere Verbindungen und mehr Kapazität im Personen- und Güterverkehr. Personenzüge benötigen für die Strecke zwischen Zürich und Lugano weniger als zwei Stunden. Für mehr Reisekomfort auf der Gotthardachse sorgen die neuen internationalen Hochgeschwindigkeitszüge Giruno. Im Tessin ermöglicht der Ceneri-Basistunnel ein attraktives S-Bahn-Netz, die Fahrzeit zwischen Lugano und Locarno wird auf rund 30 Minuten reduziert und damit fast halbiert. International werden die Verbindungen nach Italien ausgebaut und die Fahrzeiten verkürzt. Der europäische Güterverkehr profitiert von der vollendeten NEAT und dem durchgehenden 4-Meter-Korridor. Die Güterbahn wird effizienter und kann einen zusätzlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Durch schnellere Verbindungen reduziert sich die Transportzeit zwischen Rotterdam und Mailand um bis zu zwei Stunden.

Der Ceneri-Basistunnel.

Nach dem Gotthard- und dem Lötschberg-Basistunnel ist der Ceneri-Basistunnel mit 15,4 Kilometern Länge das dritte grosse NEAT-Bauwerk. Die Portale liegen im Norden in Camorino (Bellinzona) und im Süden bei Vezia. Der Tunnel besteht aus zwei Einspurröhren mit rund 40 Metern Abstand zueinander, die alle 325 Meter durch insgesamt 48 Querschläge miteinander verbunden sind. Beim Nordportal in Camorino entstanden mehrere Bauwerke: Brücken, Bahnviadukte und mit der Bretella eine neue, direkte Schienenverbindung zwischen Locarno und Lugano. In der Nacht auf den 1. September 2020 übergab die Erstellerin AlpTransit Gotthard AG den Ceneri-Basistunnel an die SBB als Betreiberin. Die SBB hat im Rahmen des Probetriebs rund 5800 Züge mit Reisenden oder Gütern durch den Tunnel geführt. Mit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 hat die SBB den kommerziellen Betrieb im Ceneri-Basistunnel aufgenommen.

Bözberg- und Eppenbergtunnel in Betrieb genommen.

Mit der Inbetriebnahme des doppelspurigen Bözbergtunnels im November 2020 hat die SBB im Auftrag des Bundes den sogenannten 4-Meter-Korridor realisiert, in dem auch Sattelaufleger mit einer Höhe von vier Metern auf der Bahn transportiert werden können. Der neue Bözbergtunnel ist das grösste Einzelprojekt des gesamten 4-Meter-Korridors. Auch auf der Ost-West-Achse wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember ist auch der Eppenbergtunnel erfolgreich in Betrieb genommen worden. Das 855-Millionen-Franken-Projekt umfasste im Wesentlichen Ausbauten in der Zufahrt Olten, ein viertes, 2,5 Kilometer langes Gleis zwischen Dulliken und Däniken und den doppelspurigen, drei Kilometer langen Eppenbergtunnel sowie umfangreiche Massnahmen zu dessen Anbindung. Mit dem Vierspurausbau Olten–Aarau haben Bund und SBB eines der grössten Nadelöhre im Mittelland behoben.

Neue Angebote im internationalen Personenverkehr.

Die Nachfrage im internationalen Nachtzugverkehr hat in den Jahren 2019 und 2020 bis zum Ausbruch der Coronakrise deutlich zugenommen. Die SBB und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) verstärken darum im internationalen Personenverkehr ihre langjährige Zusammenarbeit. Die beiden Bahnen wollen das bereits bestehende Angebot im Nachtzugverkehr von sieben auf zehn Linien ausbauen. Geplant sind neue Nachtzüge ab der Schweiz nach Amsterdam, Rom, Leipzig, Dresden und Barcelona. Im Rahmen einer internationalen Kooperation wollen die Bahnen Deutsche Bahn (DB), ÖBB sowie Société nationale des chemins de fer français (SNCF) und SBB zudem den internationalen Bahnverkehr in Europa gemeinsam ausbauen. Im Dezember haben diese Bahnen eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnet.

Auch mit der DB baut die SBB das Angebot im internationalen Personenverkehr mittelfristig weiter aus. Voraussichtlich ab Fahrplan 2026 sind neue Direktverbindungen von Hamburg ins Tessin und neue Verbindungen von Deutschland ins Wallis geplant. Ausserdem soll die Fahrzeit zwischen Destinationen der beiden Länder weiter verkürzt werden. Im Dezember 2020 konnte zudem die vollständig elektrifizierte Linie Zürich–St. Gallen–Bregenz–München in Betrieb genommen werden. Für den Verkehr nach Italien hat die SBB grünes Licht für die Destinationen Genua und Bologna erhalten.



Sparbillette für die Kundinnen und Kunden – trotz finanziell angespannter Lage.

Trotz der angespannten finanziellen Lage sowie der tiefen Frequenzzahlen im Regional- und im Fernverkehr will die SBB die Preise im öffentlichen Verkehr stabil halten und attraktive Ermässigungen gegenüber dem Normaltarif ermöglichen: In einer einvernehmlichen Regelung haben die SBB und der Preisüberwacher gemeinsam festgelegt, den Kundinnen und Kunden im Zeitraum von 2020 bis Ende 2023 im Fernverkehr Sparbillette in der Höhe von mindestens 200 Millionen Franken anzubieten.

Im März hatte die SBB für das Jahr 2020 Sparbillette in der Höhe von rund 100 Millionen Franken angekündigt. Mit dem erwarteten Ertrags- und Passagierückgang als Folge der Coronapandemie hat die SBB den Verkauf von Sparbilletten zwischen dem 19. März und dem 8. Juni ausgesetzt; dies als Reaktion auf die dringende Empfehlung des Bundesrats, auf nicht zwingende Reisen zu verzichten. In der zweiten Jahreshälfte hat die SBB zwar wieder Sparbillette verkauft, aber in einem reduzierten Umfang.

Die SBB und der Preisüberwacher sind überzeugt, dass die preislich attraktiven Sparbillette in der Zeit nach der Coronapandemie zur Kundenbindung und zur Kundenrückgewinnung beitragen werden. Bestimmend für die Anzahl Sparbillette wird die Nachfrageentwicklung sein, die von Corona beeinflusst wird. Entsprechend könnten die mit Sparbilletten gewährten Rabatte vom gesetzten Ziel abweichen.

Veloboom: Kapazitätserhöhungen geplant.

Aufgrund der Coronakrise haben 2020 zahlreiche Menschen ihre Ferien und Wochenenden in der Schweiz verbracht. Dies hat zu einer erhöhten Nachfrage für Reisen mit Velos im ÖV geführt. So verkaufte die SBB im Spitzenmonat Juli 2020 rund 80 000 Velotageskarten, was einer Zunahme um rund 45 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Die starke Zunahme der Nachfrage hat in Spitzenzeiten zu Engpässen beim Veloselbstverlad geführt.

Die SBB hat den Ansturm und die stark gestiegene Nachfrage in den Sommermonaten unterschätzt, anschliessend aber Massnahmen ergriffen, um das Angebot zu vereinfachen, die Kapazitäten auszubauen und die Kommunikation zu verbessern.

Konkret sind folgende Massnahmen geplant oder werden umgesetzt: Die SBB wird auf den wichtigsten Verbindungen zusätzliche Veloplätze schaffen. An Spitzentagen sollen die Velokapazitäten auf den Hauptlinien – zum Beispiel ins Wallis oder ins Graubünden – teilweise verdreifacht werden. Dies wird bereits per 2021 angestrebt, ist jedoch von Rollmateriallieferungen abhängig. Dann will die SBB den Rollmaterialeinsatz optimieren, zum Beispiel mit geeigneten Wagen auf den wichtigsten Verbindungen. Zudem initiierte sie Rollmaterialanpassungen, die ab 2022 umgesetzt werden sollen und erweiterte Velobereiche im Rollmaterial ab dem Jahr 2023.

Ab dem 21. März 2021 transportieren die SBB Velos auf allen IC/EC-Linien von Freitag bis Sonntag nur noch nach vorgängiger Reservation. Die Reservationspflicht gilt bereits auf einigen Fernverkehrslinien – zum Beispiel auf der Nord-Süd-Achse am Gotthard. Eine Buchung kann bis kurz vor Abfahrt auf SBB Mobile getätigt werden. Die Reservationspflicht gibt den Reisenden Planungssicherheit und garantiert die Velomitnahme.



Um ein Platzproblem in den Zügen zu verhindern, testete die SBB ein Angebot für faltvelos in Kombination mit einem Bahnabonnement, das bei den Kundinnen und Kunden auf grosse Zustimmung stiess. Schliesslich wird die SBB die Kundeninformation verbessern: mit klaren Informationen im Online-Fahrplan und beispielsweise dem Aufzeigen schwach ausgelasteter Züge.

Die SBB bleibt mit den Veloorganisationen im Dialog und hat zusammen mit der ÖV-Branche das Ziel, die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden besser zu erfassen und gemeinsame Lösungen für ein kundenfreundlicheres Angebot umzusetzen.

Innovation für die Kundinnen und Kunden.

Innovation bei der SBB steht für das Entwickeln von Verbesserungen im Kerngeschäft und für das Erarbeiten von Neuerungen zur Stärkung der Position im Mobilitätsmarkt. Innovationen erzielen Wirkung im Kundenerlebnis und bei der Effizienzsteigerung. Mobilität soll attraktiv und bezahlbar bleiben. Indem die SBB in Szenarien denkt und neue Mobilitätsangebote ausprobiert, stellt sie langfristig sicher, dass sie diesem Anspruch gerecht bleibt. 2020 war geprägt von der Coronakrise und den Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Die Nutzung des Langsamverkehrs stieg stark an, und die Menschen suchten während der Pandemie nach Ergänzungen zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Zur Verhinderung eines klimaschädlichen Anstiegs des Individualverkehrs testete die SBB diverse Sharingangebote in Kombination mit dem Bahnangebot. So führte sie die Langzeitmiete für eBikes sowie eine eBike-Flotte für Unternehmenskunden ein. Da auch die Nutzung von Mikromobilität in den Städten zunahm, initiierte die SBB eine Toolbox für Sharingzonen an Bahnhöfen, was international auf Beachtung stiess.

Kundinnen und Kunden schneller und präziser informieren.

Ein für die SBB und die Gesamtmobilität wichtiges Projekt ist die integrierte Verkehrssteuerung. Damit erfolgt eine präzisere und schnellere Information der Kundinnen und Kunden, und bei Zugausfällen wird die Koordination des Bahnersatzes sichergestellt. Eine Verknüpfung der Verkehrsträger in der Verkehrssteuerung erfolgt heute noch nicht, weshalb bei Störungen individuell durch die betroffenen Transportunternehmen reagiert wird. Das integrierte Verkehrsmanagement im gesamten Verkehrssystem ermöglicht es, die Information, Koordination und Zusammenarbeit mithilfe der notwendigen Daten zu organisieren und die Robustheit im Bahnbetrieb sicherzustellen. Dadurch schafft die SBB einen grossen Mehrwert für die Kundinnen und Kunden und ermöglicht eine bessere Koordination der Gesamtmobilität.

Innovation bei der SBB steht für das Entwickeln von Verbesserungen im Kerngeschäft und für das Erarbeiten von Neuerungen zur Stärkung der Position im Mobilitätsmarkt.



SBB Inclusive: App für Blinde und Sehbehinderte.

Reisen mit dem öffentlichen Verkehr ist für blinde und sehbehinderte Menschen nicht nur wegen baulicher Barrieren eine Herausforderung. Die Informationsbeschaffung für die Reise kann ein weiteres Hindernis sein. Mit der App SBB Inclusive stellt die SBB betroffenen Reisenden ein Hilfsmittel zur Verfügung. Die App digitalisiert die optische Kundeninformation und stellt sie barrierefrei zur Verfügung, indem die Informationen vorgelesen, stark vergrössert oder auf einem verdunkelten Bildschirm dargestellt werden können. Die Nutzerinnen und Nutzer werden lokalisiert und erhalten so immer die für sie relevanten Informationen zu den Abfahrten ab dem jeweiligen Bahnhof sowie zur Identifikation des Zuges und des Wagens, in dem sie sich befinden. Die App wurde mit dem Preis «Canne Blanche» des Schweizerischen Zentralvereins für das Blindenwesen ausgezeichnet. Sie ist seit Ende 2020 sowohl im App Store von Apple als auch im Play Store von Google kostenlos erhältlich.

Innovation befasst sich auch mit der Arealentwicklung. Dazu gehört die Optimierung des Park+Rail-Angebots. Basierend auf Kundenfeedbacks integrierte die SBB in der Park+Rail-App unter anderem neu die Bezahlung mit REKA, die Parkplatzsuche auf Google Maps und diverse zusätzliche ÖV-Anbieter. Im Weiteren ist es nun möglich, die Parkscheine auch am Billettautomaten zu lösen.

Gute Lösungen entstehen in gemischten Teams. Innovation wird bei der SBB von einem Team vorangetrieben, das sich durch rund 13 verschiedene Nationalitäten und einen Frauenanteil von über 50 Prozent auszeichnet. Das Team ist kollegial geführt und selbstorganisiert.

Automatisches Ticketing EasyRide kommt bei den Kunden gut an.

Nach einem guten Start im November 2019 – nach rund drei Monaten hatten sich bereits über 500 000 Kundinnen und Kunden registriert – hat die erste Coronawelle das Wachstum von EasyRide wie auch von allen anderen Vertriebskanälen stark abgebremst. In den darauffolgenden Monaten legte das automatische Ticketing der SBB massiv zu und verzeichnete monatliche Wachstumsraten von rund 15 Prozent. Trotz der Coronapandemie wurden seit der Einführung rund 4,5 Millionen Fahrten über EasyRide gebucht, und über eine Million Kundinnen und Kunden registrierten sich über die SBB Mobile-App bei EasyRide. Allein im September verzeichnete EasyRide einen Zuwachs von 20 000 Neukundinnen und Neukunden, wovon rund 40 Prozent zum ersten Mal ein Billett digital kauften.

Aufgrund dieser positiven Bilanz in einem schwierigen Umfeld geht die SBB davon aus, dass sich EasyRide als zusätzlicher Vertriebskanal bereits gut positioniert hat und sich auch längerfristig etablieren wird. Der vereinfachte Zugang zum öffentlichen Verkehr und der damit verbundene hohe Convenience-Faktor kommen primär bei Gelegenheits- und Neukundinnen und Neukunden gut an. Aktuell wird EasyRide vor allem im Nahverkehr genutzt: Bei rund 80 Prozent der Fahrten sind die Kundinnen und Kunden maximal 30 Minuten eingecheckt.

SBB FreeSurf im Fernverkehr ausgeweitet.

Die SBB hat per Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 das Gratisinternet SBB FreeSurf als Kundenservice auf den ganzen SBB Fernverkehr ausgeweitet. Das Angebot gilt auch auf den Linien, die die Südostbahn SOB im Rahmen der Kooperation fährt. Neben den Kundinnen und Kunden von Salt und Sunrise surfen ab diesem Zeitpunkt zusätzlich Kundinnen und Kunden mit einem Mobile-Abo von digitec connect und Quickline mit der App SBB FreeSurf (erhältlich für iOS und Android) gratis im Internet. Ab Spätsommer 2021 profitieren auch Kundinnen und Kunden von Swisscom von der Lösung. Die Züge mit Gratisinternet sind im Online-Fahrplan gekennzeichnet. Reisende aus dem Ausland können mit einer SIM-Karte eines beteiligten Providers gratis im Internet surfen. Das Gratisinternet SBB FreeSurf basiert primär auf der guten Mobilfunkversorgung in den Zügen der SBB, die in Zusammenarbeit mit den Mobilfunkanbietern angeboten wird, und ist kein WiFi.

Aufenthaltsqualität in und um Bahnhöfe weiter gesteigert.

SBB Immobilien ist Teil des integrierten Bahnsystems und leistete mit ihrem Beitrag zum Mobilitätsangebot, mit den Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen in den rund 800 Bahnhöfen sowie mit der Entwicklung von Betriebsgebäuden und Arealen auch 2020 einen wesentlichen Beitrag an die Gesamtleistung der SBB. Die Bahnhöfe baut die SBB in Zusammenarbeit mit den kantonalen, städtischen und kommunalen Behörden zu sicheren, saubereren und komfortablen Mobilitätsdrehscheiben aus. Im Zentrum stehen dabei die Leistungsfähigkeit im täglichen Betrieb und die immer wichtiger werdenden Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Mobilitätsträgern.

Mit der Aufwertung des Bahnhofumfelds zu fortschrittlichen und attraktiven Stadtquartieren gestaltet die SBB einen einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr und trägt im Sinne des Raumplanungsgesetzes zur nachhaltigen Innenverdichtung bei. Im Fokus steht eine standortgerechte Nutzungsdurchmischung mit attraktiven Erdgeschossnutzungen und Freiräumen, um lebendige und durchmischte Stadtquartiere zu ermöglichen. Ebenso trägt die SBB Sorge zur historischen Bausubstanz und leistet damit einen Beitrag zum Erhalt des kulturellen Erbes und der Baukultur in der Schweiz. Insgesamt bearbeitet die SBB aktuell rund

In den letzten Jahren hat SBB Cargo durch einfache Prozesse und Strukturen intensiv an Kostensenkungen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit gearbeitet.

160 Entwicklungsprojekte. Die SBB erstellt Gebäude und Areale ökologisch nachhaltig nach bekannten Nachhaltigkeitsstandards.

Preisgünstiges Wohnen gefördert.

Bei der Vergabe von Mietflächen berücksichtigt die SBB nebst den Nutzungsfeldern Arbeiten und Einkaufen verstärkt konjunkturunabhängige Nutzungen wie Bildung oder Gesundheit sowie lokale und regionale Anbieter. Den Entwicklungsschwerpunkt setzt sie nachfragebedingt vermehrt im Wohnbereich. Dabei fördert die SBB auch preisgünstiges Wohnen. Langfristig soll knapp die Hälfte der auf SBB Arealen geschaffenen Wohnungen preisgünstig angeboten werden – sowohl im Rahmen von Baurechtsverträgen mit Wohnbaugenossenschaften wie auch im eigenen Portfolio.

Bahnhöfe und Bahnareale entwickelt.

Die in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutz laufenden Totalsanierungen des Westflügels beim Bahnhof Basel SBB und des Südtrakts beim Hauptbahnhof Zürich wurden 2020 weiter vorangetrieben. Die Arbeiten in Basel werden Mitte 2021 abgeschlossen, und der rundum erneuerte und in seinen ursprünglichen baulichen Zustand zurückversetzte Gebäudeteil wird den Reisenden wieder zugänglich gemacht. In Renens (VD) begannen im Herbst die Modernisierungsarbeiten beim Bahnhof. Der Negrellisteg, der das Gleisfeld beim Zürich HB überspannt und die Stadtkreise 4 und 5 verbindet, wird im Frühjahr 2021 fertiggestellt und der Bevölkerung übergeben.

Der Bahnhof Zug wurde ans Seewärmenetz der WWZ AG angeschlossen. In Basel wurde die städtebauliche Studie zur Entwicklung des Areals Volta Nord abgeschlossen. In der Westschweiz wurde das erste Gebäude der Arealentwicklung Quai West in Renens und in Genf der Tour Opale in Betrieb genommen und der Grundstein für das Gebäude O'Parc in der Arealentwicklung O'Vives gelegt. In Luzern konnten die Hochschule Luzern und das biopharmazeutische Unternehmen MSD als Ankermieter gewonnen werden.

SBB Cargo: Flexibel auf Kundenbedürfnisse reagiert.

Die Güterbahn hat auch im Lockdown die Landesversorgung aufrechterhalten und flexibel Mehrverkehre vor allem für den Detailhandel sowie für die Post gefahren. In den letzten Jahren hat SBB Cargo durch einfache Prozesse und Strukturen intensiv an Kostensenkungen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit gearbeitet. Die Krise hat SBB Cargo hierbei gebremst.



Erschwerend kam hinzu, dass das Produktionssystem von SBB Cargo nur langsam auf Veränderungen reagieren kann. Somit wird SBB Cargo den unterschiedlichen Kundenbedürfnissen oft zu wenig gerecht und kann Entwicklungen am Markt zu wenig schnell nachvollziehen. Die Krise hat aber doch auch gezeigt, dass SBB Cargo flexibel auf veränderte Kundenbedürfnisse reagieren kann: beispielsweise mit rasch zusätzlich bereitgestellten Transporten. SBB Cargo will sich künftig noch stärker auf spezifische Kundenbedürfnisse ausrichten, um den unterschiedlichen Anforderungen und der Reaktionsgeschwindigkeit gerecht zu werden. Zudem arbeitet SBB Cargo daran, die Marktfähigkeit zu verbessern und die wirtschaftliche Leistung zu erhöhen.

Anfang April hat die Wettbewerbskommission (WEKO) der Partnerschaft mit Swiss Combi zugestimmt. Der neue Verwaltungsrat mit dem externen Verwaltungsratspräsidenten Eric Grob sowie den beiden neuen Verwaltungsräten von Swiss Combi wurde Ende April bestimmt.

2020 hat SBB Cargo in neue und nachhaltige Angebote investiert und gemeinsam mit Partnern unter anderem einen Recyclings- und Entsorgungshub im Raum Zürich eröffnet und mit dem Terminal Widnau die Anbindung der Ostschweiz an Vorarlberg geschaffen. Zudem konnten Vertragsverlängerungen mit verschiedenen wichtigen Kunden abgeschlossen werden.

Der Betrieb des KV-Binnennetzes (KV: kombinierter Verkehr) mit der automatischen Kuppelung (AKU) wurde im Mai 2019 gestartet und läuft seither quasi störungsfrei. Der Ausbau wird laufend vorangetrieben. Per Juni 2021 werden fünf weitere Terminals eingebunden. Die automatische Kuppelung ist ein erster, wichtiger Schritt Richtung Teilautomatisierung auf der letzten Meile des Bahnbetriebs, macht die Produktion auf der Schiene wesentlich effizienter und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit von SBB Cargo.

Mit der systemgestützten Planung und der Entwicklung eines neuen Buchungssystems hat SBB Cargo wichtige Schritte in der Digitalisierung unternommen. Damit verschafft die Güterbahn ihren Kundinnen und Kunden einen zeitgemässen, einfachen und leistungsfähigen Zugang zum Bahntransport. Mit den Modernisierungen erhöht SBB Cargo ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse und bleibt für ihre Kundinnen und Kunden eine verlässliche Partnerin.

Kundenzufriedenheit insgesamt verbessert.

Die Anstrengungen der SBB im vergangenen Jahr, ihre Leistungen für die Kundinnen und Kunden zu verbessern, zeigten Wirkung: Mit 76,2 Punkten war die Kundenzufriedenheit insgesamt höher als im Vorjahr (+ 0,4 Punkte). Verbessert haben sich die Kundenzufriedenheit im Personenverkehr (+ 1,5 Punkte) sowie jene von Immobilien beziehungsweise an den Bahnhöfen (+ 0,8 Punkte). Hier wurden unter anderem die Beleuchtung und die Sauberkeit gut beurteilt. Die Zufriedenheit im Güterverkehr ist um 3,4 Punkte gesunken. Dies ist vor allem auf die Reduktion von Bedienpunkten sowie auf Vertragsverhandlungen zurückzuführen.

Kundenzufriedenheit neu gemessen.

Per 2021 passt die SBB die Messung der Kundenzufriedenheit an. Neu wird zwischen Privat- und Cargo-Kunden unterschieden. Privatkunden sind Reisende im Personenverkehr, Bahnhofsnutzende sowie Nutzende der digitalen SBB Kanäle wie Online-Fahrplan und Billetverkauf. Die Zufriedenheit der Cargo-Geschäftskunden entspricht der bisherigen Kundenzufriedenheit bei SBB Cargo.

Die Zufriedenheit der Privatkunden gliedert sich in die Erhebungen «Zugreise», «Bahnhof» und «Digital» und nicht mehr entlang der Divisionsgrenzen. Damit setzt die neue Messung bereits vor der Reise an und misst die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden bei der Reiseplanung, beim Billetkauf sowie im Zug und am Bahnhof. Kundinnen und Kunden werden künftig kurz nach ihrer Reise, sowie der Nutzung des Bahnhofs oder der SBB Online-Kanäle befragt. So kann die SBB Auswirkungen lokaler Ereignisse wie Störungen besser auswerten und entsprechend darauf reagieren.

Die Anstrengungen der SBB im vergangenen Jahr, ihre Leistungen für die Kundinnen und Kunden zu verbessern, zeigten Wirkung: Die Kundenzufriedenheit war höher als im Vorjahr.



Sektor
A

Gleis
15



Für eine starke Bahn.

Die SBB versteht sich als Service-public-Unternehmen im Dienst der Schweiz. Das Vertrauen und die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden steht an erster Stelle. Im Wissen, dass die Arbeit im komplexen Bahnsystem sehr anspruchsvoll ist und nicht alles reibungslos läuft, hat die SBB doch im vergangenen Jahr weitere wichtige Fortschritte erzielt.

Sicherheit insgesamt verbessert.

Das Sicherheitsniveau entwickelte sich 2020 positiv. Dies ist einerseits dem hohen Engagement der Mitarbeitenden zu verdanken. Andererseits haben die betrieblichen Reduktionen als Folge der Pandemie temporär zu «mehr Luft» im System geführt und damit die Sicherheit zusätzlich positiv beeinflusst.

«Sicuro!» Lehren aus dem Unfall in Baden gezogen.

Nach dem tragischen Unfall eines Kundenbegleiters im August 2019 hat die SBB das Programm «Sicuro!» initiiert. Neben technischen und betrieblichen Verbesserungsmaßnahmen sind im Frühling 2020 die Instandhaltungsprozesse und die Instandhaltungsorganisation sowie das interne Meldesystem im Rahmen interner und externer Audits überprüft worden. Der Instandhaltung von SBB Personenverkehr wird insgesamt ein hohes Qualitätsniveau attestiert, die bahntechnische Ausstattung für die Instandhaltung erfüllt die Anforderungen und ermöglicht es, die Fahrzeuge mit hohem Sicherheits- und Zuverlässigkeitsanspruch zu bearbeiten. Als verbesserungswürdig bewerteten die Gutachter unter anderem die Prozessorientierung. Handlungsbedarf besteht zudem beim Risikomanagement aus Sicht Gesamtsystem Bahn.

Beim Meldesystem kamen die Gutachter zum Schluss, dass die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Praxis vorhanden sind und die Mitarbeitenden eine hohe Motivation zeigen, die Systeme zu benutzen. Sie konstatierten aber, dass das Gesamtsystem zu wenig durchlässig sei und die Kommunikation sowie die Schulungen für den Umgang mit dem Meldesystem unzureichend sind.

Im Herbst folgte weiter ein Audit der Fahrzeugflotten von SBB Personenverkehr, bei dem mit Ausnahme von jüngst angeschafften sowie älteren, bald ausrangierten Fahrzeugen 650 Wagenkasten unter die Lupe genommen wurden. Konkret untersucht wurden unter anderem Fahrwerke, Bremssysteme, Zugsicherungssysteme, Einstiegssysteme, Brandschutzsysteme sowie weitere Systeme wie Lautsprecher, Beleuchtung oder Notausstiege. Die Auditoren fanden keine inakzeptablen Zustände, die zu einem unmittelbaren Aussetzen einer Flotte geführt hätten. Jedoch wurden Abweichungen festgestellt, deren Verbesserung bereits angegangen wurde.

Die SBB konnte Ende 2020 sämtliche Audit-Analysen abschliessen und hat nun ein gesamtheitliches Bild von den betrieblichen Defiziten und vom Zustand der Flotten. Über 50 Massnahmen wurden definiert, um die betriebliche Sicherheit weiter zu erhöhen und die Sicherheitskultur noch stärker zu verankern; die Massnahmen sollen per Ende 2021 abgeschlossen werden. Im Herbst 2021 werden die neuen Türsysteme für die EW IV getestet.

Deutlich höhere Pünktlichkeit als im Vorjahr.

Die Züge der SBB verkehrten 2020 deutlich pünktlicher als im Vorjahr. Die Kundenpünktlichkeit im Personenverkehr verbesserte sich um 2,7 Prozentpunkte auf 93,4 Prozent. Einen wesentlichen Anteil an dieser Verbesserung hatte die Coronapandemie. Die leichte Angebotsreduktion und der starke Rückgang von Reisenden entlasteten das Bahnsystem und führten so zu einem stabileren und robusteren Betrieb. Ausserdem prüfte die SBB Bau- und Unterhaltskonzepte kritisch und konnte so Optimierungen wie kleinere Geschwindigkeitsreduktionen oder kürzere Bauphasen vornehmen.

Bau- und Unterhaltsarbeiten besser verteilt.

Des Weiteren wurden geplante Bau- und Instandhaltungsarbeiten besser über das ganze Jahr verteilt. Ebenfalls trug das mehrheitlich gute Wetter zum pünktlichen Bahnbetrieb im Jahr 2020 bei. Hingegen beeinflusste die angespannte Situation beim Rollmaterial die Pünktlichkeit negativ. Ebenso erschwerten der Mangel an Lokführerinnen und Lokführern sowie knappe Reserven in der Fahrplan- und Baustellenplanung nach Störungen und Ereignissen teilweise den pünktlichen Betrieb.

Regionale Unterschiede: Tiefere Werte in der Romandie.

Zwar verkehrten die Züge in allen Landesteilen pünktlich, trotzdem gab es regionale Unterschiede. Die tiefsten Pünktlichkeitswerte verzeichnete die SBB erneut in den Regionen West und Mitte. Dies ist besonders auf die intensiven Bautätigkeiten im Arc Lémanique sowie auf der Strecke Lausanne–Bern zurückzuführen. Zudem wirkten sich die teilweise verminderte Verfügbarkeit von Lokpersonal sowie technische Störungen an neu beschafften Fahrzeugen besonders negativ auf die Pünktlichkeit des Léman Express aus – die Ende 2019 eröffnete, grenzüberschreitenden S-Bahn im Raum Genf.

Güterverkehr ebenfalls pünktlicher als im Vorjahr.

Auch die Güterzüge von SBB Cargo waren 2020 pünktlicher unterwegs als im Vorjahr. Die Sendungspünktlichkeit im Wagenladungsverkehr stieg um 1,6 Prozentpunkte auf 93,5 Prozent. Diese Verbesserung ist primär auf punktuelle Fahrplananpassungen im Expressnetz zurückzuführen. Das reduzierte Angebot im Personenverkehr im Frühjahr sowie die temporäre Reduktion von Baustellen verschafften dem Güterverkehr mehr verfügbare Trassen. Zusätzlich führten die Eröffnungen des Eppenbergtunnels und des Ceneri-Basistunnels zur Entlastung viel befahrener Achsen, was sich zum Teil bereits in der zweiten Dezemberhälfte 2020 positiv auf die Sendungspünktlichkeit auswirkte. Die Ankunftspünktlichkeit der Transit-

Die Züge der SBB verkehrten
2020 deutlich pünktlicher als
im Vorjahr.



Güterzüge von SBB Cargo International lag 2020 um 1,3 Prozentpunkte höher als im Vorjahr, obwohl die Störungen und Einschränkungen der Infrastrukturen zugenommen haben. Neben dem Faktor Pandemie trugen wie schon im Vorjahr die höhere Verfügbarkeit der modernisierten Lokomotivflotte sowie die Einstellung zusätzlicher Lokführerinnen und Lokführer zur höheren Pünktlichkeit bei.

Einfluss der Pandemie.

Die SBB bleibt dran und verbessert die Pünktlichkeit mit gezielten Massnahmen. Das SBB interne Programm «Kundenpünktlichkeit 2.0» läuft weiter. Allerdings hat die Coronakrise starke Auswirkungen auf Aspekte wie Anzahl Reisende und Baustellen, die wiederum die Pünktlichkeit beeinflussen. Folglich entspricht die momentane Situation nicht der Normalität und hat es zudem verunmöglicht, verlässliche Auswertungen der bereits umgesetzten Massnahmen über einen längeren Zeitraum zu machen. Die SBB nimmt den Ball wieder auf, sobald sich der Bahnbetrieb und die Anzahl Reisende wieder eingependelt haben.

Einige der Massnahmen des Programms werden ab 2021 Wirkung zeigen. Beispielsweise verbessert die SBB kontinuierlich die Baustellenplanung, um Häufungen unter Kontrolle zu behalten, die nötigen Einschränkungen des Bahnangebots so gering wie möglich zu halten und so die Reisenden sicher und pünktlich ans Ziel zu bringen. Andere Verbesserungen betreffen die langfristige Planung und werden erst ab 2025 wirken; bis dahin ist der Fahrplan fertig geplant und die nötigen Ausbauten sind politisch beschlossen. Des Weiteren hat die SBB eine Expertengruppe eingesetzt, um die Fahrpläne der Jahre 2022 und 2025 kritisch zu prüfen.

Neue Messmethode ab 2021.

2021 ändert die Messmethode der SBB: Das Konzernziel basiert neu auf der Zug- statt der Kundenpünktlichkeit. Ausserdem fliesst ins Konzernziel ein, ob die minimale Umsteigezeit am Umsteigebahnhof eingehalten wurde und damit die Reisenden ihre geplanten Anschlüsse erreichen konnten. Damit trägt die SBB dem Umstand Rechnung, dass manche Reisende Anschlüsse verpassen, obwohl ein Zug unter drei Minuten Verspätung hat und damit als pünktlich gilt. Für unsere Kundinnen und Kunden ist relevant, ob ihr Zug pünktlich fährt oder nicht, und nicht wie viele Reisende im Zug waren. Das kommt mit der neuen Messung verständlicher und transparenter zum Ausdruck.

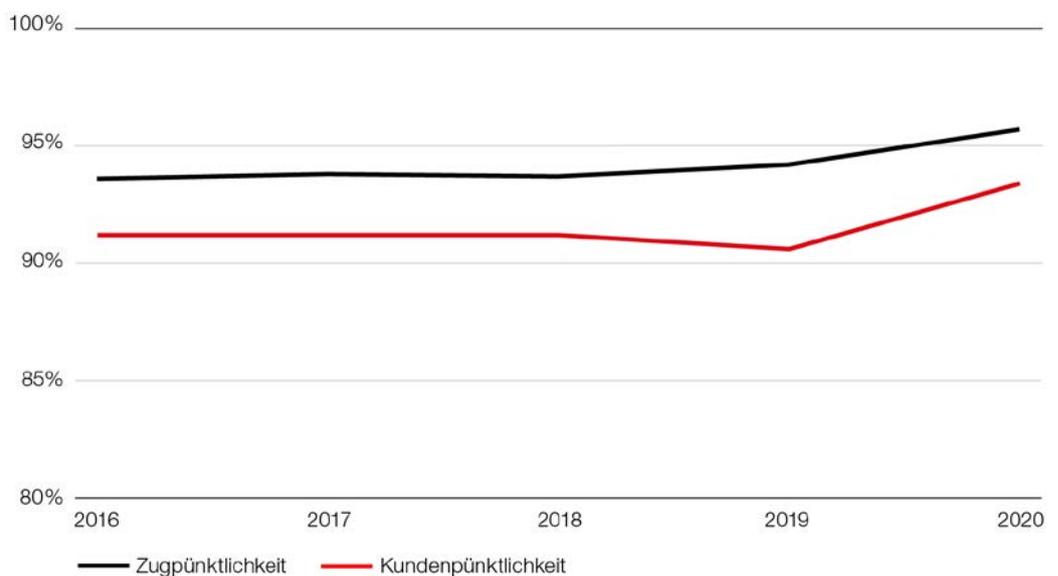
Als Richtwert, ob ein Zug pünktlich ist, gilt neu der sogenannte kommerzielle Fahrplan – also der Fahrplan, den die Kundinnen und Kunden sehen. Dies ist verständlich und transparent und zeigt, was für Kundinnen und Kunden relevant ist – die Pünktlichkeit ihres Zuges. Ausserdem ist dieser Wert vergleichbarer mit denjenigen anderer Bahnen.

Die Sendungspünktlichkeit von SBB Cargo bleibt unverändert Teil des Konzernziels. Sie misst, ob Güter pünktlich bei Cargo-Kunden ankommen. Die zulässige Verspätung unterscheidet sich je nach Verkehrsart. Expresssendungen dürfen beispielsweise höchstens zehn Minuten zu spät beim Kunden eintreffen, Güter im Wagenladungsverkehr maximal zwanzig Minuten.

In Zügen und Bahnhöfen mehr gereinigt.

Aufgrund der Pandemie hat die SBB die Reinigung der Züge intensiviert, und auch in den Bahnhöfen werden Kontaktflächen vermehrt gereinigt. Seit Mai werden im Zug zusätzliche Unterwegsreinigungen durchgeführt, der Fokus richtet sich dabei auf die Reinigung von Oberflächen, Haltestangen, Tastern, Toiletten (WC-Schüssel, Boden, Waschbecken), Tischen und Armlehnen sowie auf die Abfallentsorgung. Schweizweit stehen rund 1000 Mitarbeitende im Einsatz. Im Jahr 2020 wurde aufgrund des reduzierten Fahrgastaufkommens auch

Kunden- und Zugpünktlichkeit.



weniger Abfall liegen gelassen – durchschnittlich wurden pro Tag rund zehn Tonnen Abfall aus den Zügen der SBB getragen und entsprechend entsorgt. Erfreulich ist, dass die Abfallmenge im Zug seit Jahren kontinuierlich abnimmt.

Die SBB hat 2015 beschlossen, in Kooperation mit der Stadt Bern das Programm «Team Clean SBB» zu starten. In diesem Programm lernen Flüchtlinge, vorläufig aufgenommene Personen und Asylsuchende den Schweizer Arbeitsmarkt kennen. Ziel des «Team Clean SBB» ist es, diesen Personen Gelegenheit für Arbeitsleistungen mit festen Einsatzzeiten zu bieten und eine positive Kundenwirkung zu erzielen. Die Programmteilnehmenden sind tagsüber auf dem fahrenden Zug unterwegs und sorgen für mehr Sauberkeit. Auch das Team Clean hat aufgrund der Pandemie die Reinigung von Kontaktflächen zusätzlich intensiviert. Das Team wirkt aktuell an den drei Standorten Bern, Lausanne und Zürich. Eine Ausweitung auf mehr Standorte wird geprüft.

Herausforderung Fachkräftemangel.

Die SBB hat den Bedarf an Lokpersonal unterschätzt und die Rekrutierung in der Vergangenheit zu defensiv geplant. Die Planungen wurden 2019 korrigiert und neu ausgerichtet. Dennoch fehlten der SBB per Ende August 2020 über 200 Lokführerinnen und Lokführer.

Im Herbst befanden sich 340 Lokführerinnen und Lokführer in Ausbildung. Dies entspricht rund zehn Prozent des Personalbestands. Die Ausbildung, die 14 bis 16 Monate dauert, wurde durch die Coronakrise verzögert, da Kurse während längerer Zeit nicht oder nur reduziert durchgeführt werden konnten. Aufgrund der Personalknappheit fielen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember teilweise Zugverbindungen aus. Das Lokpersonal wird künftig für mehr Strecken und Fahrzeugtypen geschult und flexibler einsetzbar sein. Das Interesse am Lokführerberuf bleibt weiterhin hoch, aber die Situation wird sich, vorbehaltlich einer weiteren Verschärfung der Coronasituation, erst ab Mitte 2021 entspannen. Bei den Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleitern wurden 2020 15 Klassen geschult, dies entspricht einer Zunahme um 50 Prozent gegenüber 2019 (10 Klassen). Für 2021 sind 18 Klassen geplant.

Mit der zunehmenden Automatisierung und allgemeinen Digitalisierung verändern sich die erforderlichen Kompetenzen der Mitarbeitenden schneller als in der Vergangenheit. Mit dem SBB Programm «fit4future» wurden 36 Berufsfelder bezüglich ihrer Veränderungen analysiert und entsprechende Bildungsmaßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Beispiele hierfür sind die Überarbeitung der Ausbildungsstruktur im Bereich Rollmaterialunterhalt sowie die Anpassung der Kompetenzprofile für das Lokpersonal.

Mit dem Programm «Bahn-Know-how» stellt die SBB sicher, dass trotz des Weggangs von Schlüsselpersonen und hoher Pensionierungswellen das Fachwissen und insbesondere das spezifische Bahn-Know-how im Unternehmen erhalten bleiben und laufend aktualisiert werden. 2020 wurden erste Wissenscommunitys initiiert und aufgebaut und die Grundlagen für ein standardisiertes, konzernweites Wissensmanagement geschaffen.

In bessere Rollmaterialverfügbarkeit investieren.

Die Zuverlässigkeit des Rollmaterials entwickelte sich beim Fernverkehrs-Doppelstockzug (FV-Dosto) und beim Giruno grundsätzlich positiv. Beim FV-Dosto hat sie sich per Ende 2020 auf dem Anspruchsniveau für einen uneingeschränkten Einsatz stabilisiert, jedoch kam es Anfang 2021 – erschwert durch den heftigen Wintereinbruch – aufgrund von technischen Störungen zu Zugausfällen und verkürzten Kompositionen. Von den 41 Doppelstockzügen

wurden per Ende 2020 30 Züge im täglichen, kommerziellen Betrieb eingesetzt. Die weiteren Züge werden als technische Reserve, für Garantie- und Nacharbeiten sowie für Test- und Ausbildungszwecke eingesetzt.

Beim Giruno führten unter anderem Probleme mit der Zugsicherung und mit den Türen Anfang 2021 zu Verspätungen und Zugausfällen. Auch die Zuverlässigkeit der Flirt-Flotten ist nach wie vor nicht ausreichend. Die Zuverlässigkeit der Flirt Léman Express konnte per Ende 2020 leicht gesteigert werden, bleibt aber unzureichend und ist einer der Gründe, weshalb das Angebot des Fahrplanwechsels erst im Frühling 2021 vollständig eingeführt werden kann.

Trotz teilweise positiver Entwicklungen war und ist die Rollmaterialverfügbarkeit insgesamt weiterhin knapp. Darum hat die SBB entschieden, die jährlichen Mittel für neue Züge und den Unterhalt der bestehenden Flotte um 300 Millionen auf 1,3 Milliarden Franken zu erhöhen. Das Beschaffungsprojekt «BEST» sieht den Ersatz einstöckiger Züge im Regionalverkehr sowie die Modernisierung einzelner Flottensegmente (z. B. des Typs IC 2000) vor.

Um die Komplexität und die Kosten zu reduzieren und um die Flexibilität zu erhöhen, soll der Fahrzeugpark des Personenverkehrs langfristig auf weniger Fahrzeugtypen reduziert werden. Die Erweiterung und Erneuerung der Flotte durch die Inbetriebnahme der neuen Triebzüge FV-Dosto und Giruno ist ein Schritt in Richtung dieser Homogenisierung und der Sicherung der Produktstrategie. Die SBB verfügt zudem aus diversen Beschaffungen über Optionen, die nach Bedarf zur Ergänzung der bestehenden Flotten im Fern-, Regional- und internationalen Personenverkehr gezogen werden können. Dies gibt der SBB den nötigen Handlungsspielraum, um Kapazitätsengpässe zu lösen und Angebotsschritte zu ermöglichen, die Altflotte zu reduzieren und dadurch die Produktionsstabilität und Qualität zu erhöhen sowie das Behindertengleichstellungsgesetz zu erfüllen.

Netzzustand leicht verbessert.

Der Gesamtzustand aller Infrastrukturanlagen hat sich gegenüber den Vorjahren leicht verbessert und wird als gut klassiert. Der Klassenübergang zu gut ist hauptsächlich auf die neuen Anlagen aus diversen grossen Projekten wie den Ceneri-Basistunnel oder den Eppenbergtunnel zurückzuführen. Der Wiederbeschaffungswert der gesamten Infrastruktur hat sich entsprechend gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Milliarden Franken auf 107,4 Milliarden Franken erhöht. Der Rückstand der Fahrbahn zeigt sich annähernd auf dem Vorjahresniveau. Mit einer Zustandsnote von 3,25 hat sich die Gattung Fahrbahn gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert (Skala: 5 Zustandsklassen [ZK], von ZK1 neuwertig bis ZK5 ungenügend). Der Gesamtrückstand der Infrastrukturanlagen ist zum Vorjahr nochmals angestiegen und beläuft sich auf 6074 Millionen Franken (Vorjahr: 5711 Millionen Franken). Gegenüber dem Vorjahr haben vor allem die Bereiche Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen sowie die Publikumsanlagen mehr Rückstand erhalten.

Verwendung der LV-Gelder.

Die Mittel für Erneuerung, Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur werden mit der Leistungsvereinbarung (LV) 2017–2020 zur Verfügung gestellt. Die SBB hat im Jahr 2020 mit 1611 Millionen Franken rund 19 Millionen Franken weniger für Investitionen verwendet als durch die LV für das Jahr 2020 finanziert war (1630 Millionen Franken). Die Höhe der effektiv eingesetzten Mittel entspricht dabei genau jenem Betrag, der unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Coronavirus (temporäre Baustellenschliessungen) unterjährig noch eingeplant werden konnte.

Finanzierung der Bahninfrastruktur für die Jahre 2021 bis 2024 gesichert.

Im vergangenen Jahr haben die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Verhandlungen zur Leistungsvereinbarung 2021 bis 2024 erfolgreich abgeschlossen. Der SBB stehen in den Jahren 2021 bis 2024 für den Substanzerhalt, für die Modernisierung des Schienennetzes sowie für die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen voraussichtlich 8,1 Milliarden Franken (inklusive Systemaufgaben) zur Verfügung; insgesamt liegt der Zahlungsrahmen der Leistungsvereinbarung 2021 bis 2024 bei 14,4 Milliarden Franken für alle Infrastrukturbetreiber schweizweit. Die Balance zwischen zunehmenden Baustellen für Unterhalt und Ausbau und einem stabilen Fahrplan zu halten, bleibt eine grosse Herausforderung.

Bauarbeiten gebündelt, weniger Lärm für Anwohnerinnen und Anwohner.

Um Bauarbeiten zu bündeln, hat die SBB diverse Strecken temporär gesperrt. Damit konnte die Gesamtdauer der Bauarbeiten verkürzt werden. Auch die Lärmbelästigung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Einschränkungen beim Angebot für die Kundinnen und Kunden wurden so reduziert. Zudem konnten Gleisbaumaschinen konzentriert und ohne Unterbruch eingesetzt werden. Gesperrt waren beispielsweise seit Mitte 2019 bis Dezember 2020 die Strecke Zug–Arth-Goldau entlang des Zugersees, im Sommer für drei Wochen die Strecke Bern–Fribourg/Freiburg und im November für ein Wochenende die Strecke Zürich HB–Zürich Hardbrücke.

Programm «smartrail 4.0» überarbeitet.

Das Branchenprogramm «smartrail 4.0» hat das Ziel, die Pünktlichkeit, Kapazität, Stabilität und Sicherheit des Bahnbetriebs weiter zu erhöhen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat das Zielbild im Sommer 2020 grundsätzlich bestätigt und begrüsst insbesondere die Zusammenarbeit der Branche auf nationaler und internationaler Ebene.

Allerdings beurteilte das BAV das anvisierte Vorgehen als «zu ambitioniert». Die SBB hat das Programm deshalb überarbeitet. Seit Anfang 2021 wird die Umsetzung in separaten Einzelprojekten der Linienorganisationen der SBB weitergeführt, die Programmorganisation «smartrail 4.0» wurde aufgelöst. Der Fokus der Umsetzung richtet sich auf umsetzungsreife Projekten und solche, die auf den Ersatz von Technologien zielen, deren Lebensende bald erreicht ist. Die SBB strebt nach wie vor eine enge Zusammenarbeit mit der Branche an.

Der Gesamtzustand aller
Infrastrukturanlagen hat sich
gegenüber den Vorjahren
leicht verbessert und wird
als gut klassiert.



Wichtige Kennzahlen und Finanzergebnisse.

Die Coronakrise und der damit verbundene Nachfragerückgang haben die SBB massiv getroffen. Das Bereitstellen des Angebots in der Krise bedeutete einen hohen Bedarf an Personal, Anlagen und Rollmaterial, die Kosten blieben hoch. Mit Ausnahme von Immobilien und Infrastruktur Energie resultierte in allen anderen SBB Bereichen ein Verlust. Nachfolgend die Ergebnisse von Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr und Infrastruktur, das Konzernergebnis sowie einige wichtige Kennzahlen.

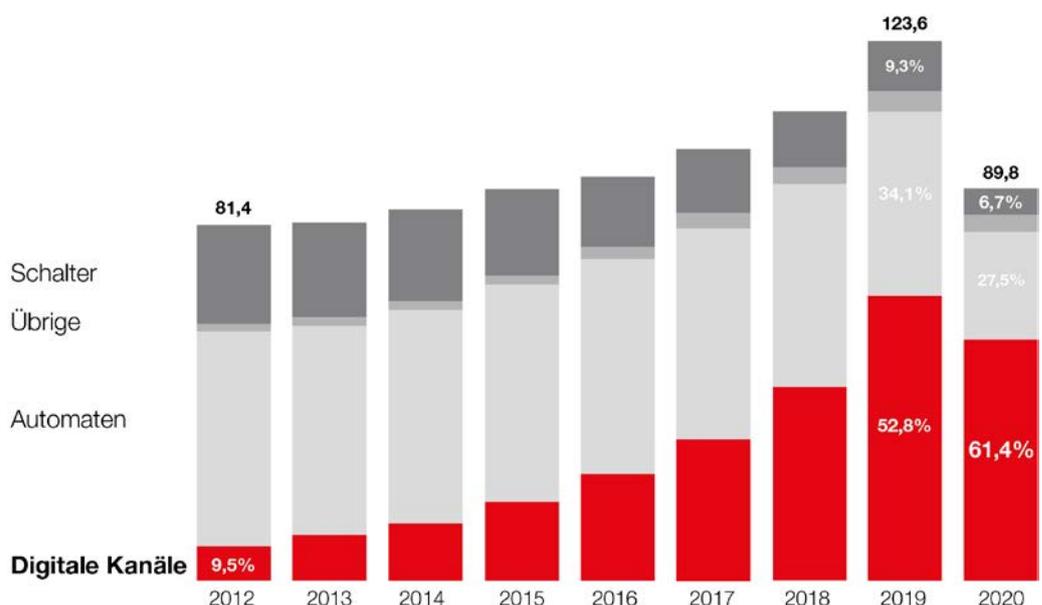
Höhere Selbstbedienungsquote im Personenverkehr.

Deutlich mehr als die Hälfte der Billette werden mittlerweile über die digitalen Verkaufskanäle sbb.ch und SBB Mobile bezogen (61,4%; Vorjahr: 52,8%). Die Selbstbedienungsquote stieg 2020 von 90,6 auf 93,4 Prozent. Wichtig bleibt aber auch der persönliche Kontakt zu den Kundinnen und Kunden, die sich am Schalter beraten lassen. So hat die durchschnittliche Beratungszeit am Schalter 2020 weiter zugenommen.

Sowohl der Regional- wie auch der Fernverkehr verzeichneten im von der Coronakrise geprägten Jahr negative Ergebnisse (Regionalverkehr: –26,1 Millionen Franken; Fernverkehr: –626,7 Millionen Franken). Das Jahresergebnis im Personenverkehr beträgt –669 Millionen Franken (Vorjahr: +215 Millionen Franken).

Trend zu digitalen Billetten setzt sich fort.

Absatz nach Verkaufskanälen in Mio. Stück



Tiefere Erträge bei SBB Immobilien.

Der Mietertrag Dritte nahm gegenüber dem Vorjahr ab (541 Millionen Franken; Vorjahr: 552 Millionen Franken). Der coronabedingte Ertragsrückgang infolge Umsatzeinbrüchen in den Bahnhöfen, vor allem im Verkaufs- und Gastronomieflächensegment, und die durch die SBB gewährten Mietzinsreduktionen und -erlasse konnten zum Teil durch Mieterträge aus neu in Betrieb genommenen Anlageobjekten (z. B. Zürich Europaallee Baufelder B, D und F, Zürich Gleisribüne, Genève Pont Rouge) kompensiert werden.

Die durch die Geschäftsmieter in den Bahnhöfen generierten Drittumsätze lagen aufgrund der Coronakrise mit 1807 Millionen Franken deutlich unter denjenigen des Vorjahrs (–23,4%). Insbesondere in den Grossbahnhöfen resultierten deutliche Umsatzeinbussen für die Geschäftskunden (z. B. Zürich HB: –37,0%). Bei den Branchen war die Gastronomie (Umsatzrückgang von –37,3%) stark betroffen. Auch die Bereiche Food (–19,6 %) und Non-Food (–20,4%) entwickelten sich deutlich negativ. Die aufgrund der behördlich angeordneten Geschäftsschliessungen weniger besuchten Bahnhöfe belasteten die Drittumsätze von SBB Immobilien deutlich stärker als den Detailhandel Schweiz, dessen Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozent (Stand November) wuchs. Das Ergebnis von SBB Immobilien beträgt vor den Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur (150 Millionen Franken) und vor der Zahlung an die Pensionskasse (84 Millionen Franken) 244 Millionen Franken (Vorjahr: 339 Millionen Franken).

Abnahme der Verkehrsleistung bei SBB Cargo Schweiz.

Die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld SBB Cargo Schweiz nahm gegenüber dem Vorjahr um 11,9 Prozent ab. Nach nur leicht rückläufiger Tendenz im ersten Quartal 2020 führte ab Mitte März der Lockdown zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung. Besonders starke Rückgänge waren in den Branchen Chemie (–26,7%), Siderurgie (–15,0%) und Mineralöl (–6,7%) sowie bei den Zügen mit DB Cargo im Transitverkehr (–19,1%) zu verzeichnen. Auch die anderen Branchen litten spürbar unter den Folgen der Pandemie, stabil entwickelte sich die Verkehrsleistung einzig im Detailhandel (+0,8%) und bei den Postdiensten (+0,2%).

Zwar konnten die Produktionskosten gesamthaft gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Prozent gesenkt werden, der Rückgang bei den transportierten Wagen infolge der Pandemie war aber mit einem Rückgang von 9,3 Prozent beinahe doppelt so hoch. Insbesondere im Personalaufwand konnte angesichts von Schutzkonzepten, Quarantäneregelungen und Anstellungsbedingungen kaum auf die Mindermengen reagiert werden. Zudem ist das starre, fahrplangebundene Wagenladungsverkehrsnetz nicht auf kurzfristige, extreme Mengenschwankungen ausgerichtet.

Nach einem ausgeglichenen Ergebnis im Jahr 2019 bei SBB Cargo Schweiz war das Geschäftsjahr 2020 geprägt von den Auswirkungen der Pandemie. Die deutlich tieferen Verkehrsmengen und die damit einhergehenden Ertragsrückgänge konnten im Aufwand nur teilweise kompensiert werden. Es resultiert für das Geschäftsjahr 2020, trotz Coronaunterstützungsgeldern des Bundes im Umfang von 19 Millionen Franken, ein deutlicher Verlust von 34,7 Millionen Franken.

Tiefere Trassenerlöse führen zu negativem Ergebnis bei SBB Infrastruktur.

SBB Infrastruktur verzeichnet ein Jahresergebnis von –45,8 Millionen Franken. Durch den Einbruch der Trassenerlöse aufgrund des Coronavirus sowie durch nicht coronabedingte Mindererträge und Mehrkosten (u. a. Produktivitätsverluste durch umfangreiche Verschiebungen von Erneuerungsinvestitionen) verzeichnet der Bereich Netz ein Ergebnis von –63,6 Millionen Franken. Der Verlust wird mit der bestehenden spezialgesetzlichen Reserve verrechnet.

Der Bereich Energie erzielt ein Jahresergebnis von 17,9 Millionen Franken. Der tiefere Bahnstromabsatz infolge Angebotsreduktion im Fern- und Regionalverkehr sowie höhere Energiebeschaffungskosten durch ungeplante Kraftwerkausfälle belasten das Ergebnis. Das Ergebnis von SBB Energie fliesst in Reinvestitionen von Energieanlagen.

Grösster Verlust seit Ausgliederung in SBB AG.

Der mit der Coronakrise einhergegangene Nachfragerückgang und die gewährten Kulanzmassnahmen führten im Geschäftsjahr 2020 insgesamt zu einem Konzernergebnis von –617 Millionen Franken, dies trotz der zusätzlichen Mittel der öffentlichen Hand. Es ist der grösste Verlust seit der Ausgliederung der SBB vom Bund in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft im Jahr 1999.

Der mit der Coronakrise einhergegangene Nachfragerückgang führte im Geschäftsjahr 2020 zu einem Konzernergebnis von –617 Millionen Franken.



Verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

Die SBB beschäftigte 2020 33 498 Mitarbeitende und ist damit eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz. Sie trägt daher eine grosse soziale Verantwortung. Vielfalt, Chancen- und Lohngleichheit, eine starke Sozialpartnerschaft sowie eine inkludierende Unternehmenskultur sind ihr ein wichtiges Anliegen. Gerade in Zeiten der Pandemie legt die SBB grossen Wert auf die Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden.

Motivierte Mitarbeitende in schwierigen Zeiten.

Das Jahr 2020 forderte alle SBB Mitarbeitenden: Corona prägte den Alltag, die finanzielle Lage war schwierig, und Personalmangel beschäftigte einige Bereiche stark. Umso erfreulicher waren die vorwiegend positiven Rückmeldungen aus der Personalumfrage. Bemerkenswert ist, dass die Motivation und die Zufriedenheit gestiegen sind: die Personalmotivation, eines der neun Konzernziele, auf 77 Punkte (+4 Punkte), die Personalzufriedenheit auf 70 Punkte (+4 Punkte).

Auch das Vertrauen in die Konzernleitung ist deutlich gestiegen: um 11 Punkte auf 57 Punkte; trotzdem liegt dieser Wert immer noch tief. Sehr gut wurden die direkten Vorgesetzten mit 81 Punkten (+2 Punkte) bewertet. Dies gilt auch für die Umfrage zur Unternehmensethik. Die direkten Vorgesetzten schneiden bei der Vorbildfunktion im ethischen und integren Verhalten besonders gut ab. Aber auch die SBB als Unternehmen hat sich seit der letzten Umfrage 2018 laut Mitarbeitenden in der ethischen Kultur verbessert.

Mehr Frauen und Mehrsprachigkeit.

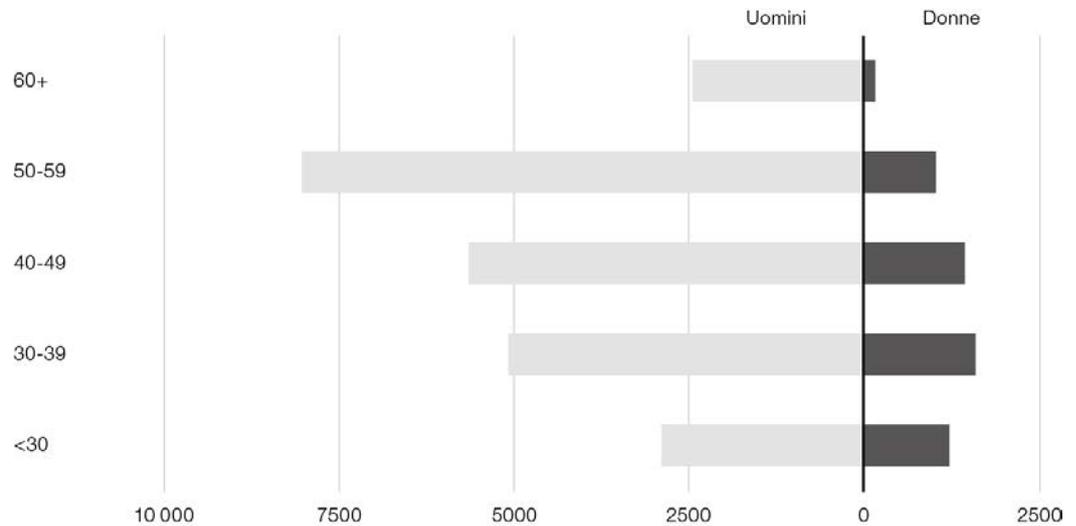
Die Konzernleitung hat im Berichtsjahr neue Ambitionswerte zur Geschlechterverteilung und Mehrsprachigkeit im Management verabschiedet. So sollen in jedem Führungsteam bis 2025 zwei oder mehr Frauen vertreten sein. Alle Führungsteams im oberen Management sollen zudem mehrsprachig sein. Damit verbunden sind auch neue Beschlüsse, zum Beispiel, dass Teilzeit und Jobsharing auf allen Hierarchiestufen ermöglicht werden sollen.

2020 führte die SBB die Aktionswoche Inclusion Days durch. Verschiedene digitale Formate regten Mitarbeitende dazu an, die eigene Denk- und Handlungsweise bezüglich Diversität zu reflektieren. In diesem Rahmen machte die SBB erstmals das Thema Transgender intern aktiv sichtbar.

Die SBB unterzieht sich seit 2015 jährlich einer umfassenden externen Lohnanalyse zur Lohngleichheit. Die Überprüfung durch das Kompetenzzentrum für Diversity und Inklusion (CCDI) der Universität St. Gallen ergab eine Lohnungleichheit von 0,4 Prozent zuungunsten der Frauen (exklusiv SBB Cargo). Hinsichtlich der 5-Prozent-Toleranzschwelle hat die SBB die Vorgaben gut eingehalten und erhält aus diesem Grund erneut das Label «we pay fair». Gleichzeitig empfiehlt das CCDI der SBB, allfällige Beschäftigungsdiskriminierungen und deren Ursachen genauer zu analysieren, um eine ausgewogenere Geschlechterverteilung im oberen Kader und auf dem höchsten betrieblichen Kompetenzniveau zu erreichen. Die genannten Resultate unterliegen gemäss dem Gleichstellungsgesetz erstmals einer Revisionspflicht und müssen deshalb im Laufe des Jahres 2021 von externer Stelle definitiv bestätigt werden.

Mitarbeitende nach Alter.

Anzahl Mitarbeitende im Jahresmittel 2020 bei der SBB AG und der SBB Cargo AG (Schweiz).



Berufliche Entwicklung und Gesundheit gehen einher.

In einer sich verändernden Arbeitswelt ist die persönliche und berufliche Weiterentwicklung zentral, um langfristig arbeitsmarktfähig und gesund zu bleiben. Deshalb bietet die SBB Mitarbeitenden mit dem neuen kostenlosen Angebot «Boxenstopp» regelmässige Standortbestimmungen an. Im Frühjahr 2020 wurde das einjährige Pilotprojekt des Boxenstopps mit insgesamt 172 Mitarbeitenden aus verschiedenen Berufskategorien abgeschlossen. 89 Prozent der Teilnehmenden gaben anschliessend an, sie würden den Boxenstopp weiterempfehlen – insbesondere das persönliche Gespräch wurde sehr geschätzt. Der Boxenstopp regte die Mitarbeitenden zur Auseinandersetzung mit der eigenen Zukunft an und förderte so ihre Eigenverantwortung und Veränderungsbereitschaft. Gleichzeitig gaben die Teilnehmenden an, der Boxenstopp habe sie persönlich und beruflich weitergebracht. Die schrittweise Einführung ist im Sommer 2021 geplant.

Auch Führungskräfte haben eine besondere Verantwortung, wenn es darum geht, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden zu erhalten. Um sie in dieser Rolle zu stärken, steht ihnen seit 2020 ein neues Führungsinstrument in Form einer E-Plattform zur Verfügung. Die verschiedenen Module der Plattform zeigen, welche Einflussmöglichkeiten Führungskräfte auf die Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden haben, wie sie Massnahmen im Führungsalltag umsetzen können und was im Fall einer Krankheit oder eines Unfalls zu tun ist. Die SBB nimmt die Stärkung ihrer Führungskräfte sehr ernst. Daher schliessen neue Führungskräfte die gestaffelte Erarbeitung der Inhalte der E-Plattform mit einem verpflichtenden Test ab. Den bisherigen Führungskräften steht das Angebot zukünftig als Nachschlagewerk sowie zur Auffrischung und zur Überprüfung ihres Wissenstandes zur Verfügung.

Wertvolle Mitarbeitende – ob Lernende, Fachkräfte oder Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger.

Die SBB hat 2020 1358 Lernende beschäftigt und 848 neue Lehrstellen besetzt. Die Ausbildungspartnerin der SBB, die «login Berufsbildung AG», hat trotz der erschwerten Bedingungen durch die Pandemie, mit dem Einsatz von digitalen Medien sehr viele Lehrstellensuchende erreichen können. So ermöglichte sie zum Beispiel Bewerbungsgespräche und Schnuppertage mit Videochat. Login erzielte damit einen Rekrutierungserfolg von 96,5 Prozent. Zudem haben 98,3 Prozent der Lernenden (inklusive Praktikantinnen und Praktikanten), die bei der SBB im Einsatz waren, ihre Lehre erfolgreich abgeschlossen. Über login hat sich die SBB bereit erklärt, 35 KV-Lernende der Swiss und von Swissport zu übernehmen, die aufgrund der Pandemie ihre Lehrstelle verloren haben.

Erfolg gelingt mit den richtigen Talenten, sei es bei der Erstlehrstelle oder beim Wiedereinstieg. Vor allem qualifizierte Fachkräfte sind jedoch knapp. Darum förderte die SBB 2020 mit einer Kampagne den Wiedereinstieg in den Beruf und bietet somit als eines von wenigen Unternehmen in der Schweiz individualisierte Angebote für Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger an. Auch marktgerechte Löhne sind ein Instrument, um die richtigen Talente zu gewinnen und bestehende Fachkräfte zu behalten. Das heutige Lohnsystem der SBB wurde 2011 eingeführt, wird jedoch neuen Ansätzen und Entwicklungen nicht mehr vollumfänglich gerecht. Jüngere Generationen haben einen offeneren Umgang mit Lohnthemen und fordern aktive Gespräche über ihre Entwicklung. Die SBB will sich für die zukünftigen Bedürfnisse fit machen. Im Rahmen der letzten GAV-Verhandlungen wurde deshalb mit den Sozialpartnern (SEV, Transfair, VSLF, KVÖV) die Weiterentwicklung des Lohnsystems vereinbart.

Die SBB bietet als eines von wenigen Unternehmen in der Schweiz individualisierte Angebote für Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger an.



Klimafreundlich unterwegs.

Die Bahn fährt mit Strom, der zu über 90 Prozent aus umweltfreundlicher Wasserkraft stammt, und bleibt damit neben dem Langsamverkehr, wie dem Velo, das klimafreundlichste Transportmittel. Die Schweiz will mit ihrer Energiestrategie bis 2050 klimaneutral sein. Die SBB als bundesnahes Unternehmen will dabei weiterhin eine Vorbildfunktion einnehmen und ihren Kundinnen und Kunden auch in Zukunft eine klimafreundliche Bahn bieten. Sie trägt mit ihrer Energie- und Klimastrategie zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Förderung von erneuerbaren Energien einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Jährlich vermeidet die Schweiz durch die Bahn den Ausstoss von rund fünf Millionen Tonnen CO₂, was zehn Prozent der schweizerischen Gesamtemissionen entspricht.

Klimaneutrale SBB bis 2030.

Anfangs 2020 hat die Konzernleitung die Ambition einer klimaneutralen SBB bis 2030 verabschiedet. Die SBB will dafür ihre betrieblichen Emissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 bis 2030 um 50 Prozent und bis 2040 um 92 Prozent senken. Diese ambitionierten Ziele entsprechen den strengen wissenschaftlichen Vorgaben, um zum Ziel des Pariser Abkommens zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius beizutragen. Dazu sollen bis 2040 alle Energieträger auf erneuerbare Energie umgestellt sowie die Restemissionen ab 2030 kompensiert werden.

Die SBB hat bereits vor einigen Jahren begonnen, die betrieblichen Emissionen zu reduzieren. Haupttreiber dieser Emissionen bei der SBB sind die Gebäudeheizungen und die Dieseltraktion. 2020 wurden mehr als 30 weitere Ölheizungen durch Heizungen mit erneuerbaren Energien ersetzt, wodurch jährlich 380 000 Liter Heizöl eingespart werden. Für die Umrüstung von Diesellokomotiven auf batterieelektrischen Betrieb wurde im Berichtsjahr ein Prototyp einer Rangierlok umgebaut und für einen weiteren Loktyp eine Machbarkeitsstudie zur Umrüstung durchgeführt.

Energieeffizient fahren mit Sonnenenergie vom SBB Dach.

Die SBB baut ihr Bahnangebot stetig aus. Ihr Energiebedarf wird deshalb steigen. Mit einer ambitionierten Energiestrategie will die SBB den Mehrbedarf in Grenzen halten und den Anteil an erneuerbaren Energien erhöhen. Um Ersteres zu erreichen, sind im Berichtsjahr neue Energiesparmassnahmen wie das optimierte Fahrprofil vPRO als Ergänzung zur adaptiven Lenkung ADL hinzugekommen. Kurz vor Abfahrt wird für jeden Personenverkehrszug berechnet, wie er möglichst flüssig und energieschonend zur nächsten Haltestelle kommt. Damit wird der Bahnverkehr noch pünktlicher und stabiler – und die Züge der SBB benötigen jährlich bis zu 60 Gigawattstunden weniger Energie. Dank dieser und vieler anderer Energiesparmassnahmen hat die SBB 2020 gesamthaft 440 Gigawattstunden Energie eingespart (+40 Gigawattstunden im Vergleich zu 2019).

Heute sind auf Gebäuden der SBB rund 30 Fotovoltaik-Anlagen installiert, die vorwiegend Haushaltsstrom für den Eigenverbrauch der SBB produzieren. Auf dem Dach des Frequenzumformers in Zürich-Seebach hat die SBB 2020 die erste Anlage in Betrieb genommen, die Bahnstrom produziert. Dieser kann direkt und sehr effizient ins Bahnstromnetz eingespeist werden. Die SBB hat damit im Rahmen dieses Pilotversuchs die technische Machbarkeit der Fotovoltaik-Direkteinspeisung ins Bahnstromnetz belegen können.

Seewasserwärme für den Bahnhof Zug.

Die bahnnahen Gebäude von SBB Immobilien werden ressourcensparend und energieeffizient geplant, gebaut und betrieben. Der Bahnhof Zug zum Beispiel wird seit Oktober 2020 mit aus dem Zugersee gewonnener Energie beheizt und gekühlt. Durch den Anschluss an das Seewasser-Wärmenetz des lokalen Energieversorgers ersetzt die SBB jährlich 540 Megawattstunden Erdgas durch diese klimafreundliche Alternative. Dies entspricht dem Energieverbrauch von rund 120 Haushalten.

Im Berichtsjahr hat die SBB ihr neuestes Bürogebäude an der Gardistrasse 2 in Bern in Betrieb genommen. Damit konzentriert die SBB im Wankdorf mehrere Standorte, die zuvor über die Stadt Bern verteilt waren. Das Gebäude ist nach dem ambitionierten Nachhaltigkeitsstandard DGNB Gold vorzertifiziert. DGNB bewertet neben der Energieeffizienz, den CO₂-Emissionen und der Ökobilanz auch die graue Energie, die Nutzungsflexibilität oder die Rezyklierbarkeit der eingesetzten Materialien.

Endliche Ressourcen unendlich nutzen.

Die Vision der Kreislaufwirtschaft ist es, endliche Ressourcen unendlich zu nutzen. Die SBB entwickelte 2020 eine Kreislaufwirtschaftsstrategie, die darauf abzielt, zusammen mit Partnern, Lieferanten sowie Kundinnen und Kunden die Circular Economy bis 2027 zum konzernweiten Standard zu machen. Die Ziele sind minimale Abfallmengen, ein deutlich reduzierter Rohmaterialeinsatz und sinkende Kosten. Dies macht die SBB wirtschaftlicher, resilienter sowie umwelt- und klimafreundlicher.

Mit Leuchtturmprojekten zeigt die SBB Ansätze auf, mit denen sie die Kreislaufwirtschaft in Zukunft erfolgreich umsetzen will. So benötigt die SBB beispielsweise für ihr Streckennetz jährlich rund 150 000 Betonschwellen. Beton ist ein Gemisch aus Zement, Kies, Sand und Wasser. Die Herstellung von Zement ist sehr energie- und CO₂-intensiv. In enger Zusammenarbeit haben die SBB und der Lieferant Vigier Rail die Betonrezeptur dank der Verwendung von Beton aus alten Schwellen und klimafreundlichem Zement optimiert und dessen Einsatz erfolgreich getestet. Seit August 2020 werden nur noch solche Betonschwellen produziert. So spart die SBB Jahr für Jahr bis zu 8000 Tonnen Kies und 570 Tonnen CO₂ ein. Das entspricht rund 1500 Flügen einer Person von Zürich nach London und zurück. Parallel zur Entwicklung der Kreislaufwirtschaftsstrategie hat die SBB 2020 eine konzernweite Materialflussanalyse in Auftrag gegeben. Diese Analyse verdeutlicht die Mengen und somit auch das Einsparpotenzial der einzelnen Anlagegattungen und Materialtypen. Insgesamt besitzt die SBB Material im Umfang von 77 Millionen Tonnen.

Ökologisch und sozial nachhaltig beschaffen.

Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz. Als Einkäuferin hat sie 2020 Aufträge in Höhe von 6,06 Milliarden Franken vergeben und mit 14 200 Lieferanten zusammengearbeitet. Im Rahmen der klimaneutralen SBB sollen bis 2040 SBB nahe Dienstleistungen klimaneutral eingekauft und gemietete Gebäude CO₂-frei beheizt werden.

Bei einer so breiten Lieferantenbasis kann die SBB nicht alle Lieferanten gleichzeitig zu Nachhaltigkeitsaspekten überprüfen und weiterentwickeln. Zudem ist das Risiko einer Umweltverschmutzung oder einer Menschenrechtsverletzung nicht bei jedem bestellten Produkt oder jeder Dienstleistung gleich gross. Die SBB hat aus diesem Grund alle 312 Warengruppen auf ihre Nachhaltigkeitsrisiken untersucht und priorisiert. Bei 115 Warengruppen wurde das ökologische und/oder soziale Risiko als hoch eingeschätzt. Die



Massnahmen für eine nachhaltigere Beschaffung werden sich in den kommenden Jahren auf diese Warengruppen konzentrieren. So wird zum Beispiel ab 2021 eine EcoVadis-Nachhaltigkeitsbewertung für diejenigen Lieferanten obligatorisch, die eine grosse Menge an Produkten oder Dienstleistungen einer Risikowarengruppe liefern.

Ab 2021 tritt das neue Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) in Kraft. Die Ziele des Gesetzes werden damit breiter: Es wird nicht mehr nur der betriebswirtschaftliche, sondern auch der volkswirtschaftliche, ökologisch und sozial nachhaltige Einsatz der öffentlichen Mittel verlangt. Zudem müssen Ausschreibungsunterlagen grundsätzlich zweisprachig publiziert werden, und Offerten können in drei Amtssprachen eingereicht werden. Damit sich diese Gesetzesänderung in der Ausschreibungspraxis niederschlägt, braucht es einen Kulturwandel. Die Einkaufsmitarbeitenden wurden 2020 zu den Änderungen im BöB geschult und werden in den kommenden Jahren bei der Umsetzung im Arbeitsalltag von Fachpersonen begleitet.

Nachhaltige Angebote von SBB Cargo.

SBB Cargo nutzt die ökologischen Vorteile des Schienengüterverkehrs, die für die Verkehrsverlagerung, aber auch für die nachhaltige, klima- und ressourcenschonende Ausrichtung der Lieferketten wesentlich sind. 2020 konnte SBB Cargo gemeinsam mit Partnern einen Recycling- und Entsorgungshub in Zürich eröffnen. Mit den steigenden Bevölkerungszahlen nimmt hierzulande auch die Bedeutung von Recyclingmöglichkeiten zu, denn: Wo mehr Menschen leben, wird mehr konsumiert, und es entstehen mehr Abfälle. Gemeinsam mit Partnern ist SBB Cargo bemüht, das Netz von Entsorgungshubs in der Schweiz auszubauen, geeignete Bahnanschlüsse für Entsorgungs- und Recyclingströme zu schaffen und umweltfreundliche Lösungen in der City-Logistik zu erarbeiten. Ausserdem unterstützt SBB Cargo ihre Kunden zunehmend mit Logistikkonzepten in der Kreislaufwirtschaft, damit Zement, Altglas, Altpapier und weitere Materialien für den Wiedergebrauch aufbereitet werden können.

SBB Cargo hat 2020 ein weiteres Terminal für den kombinierten Binnenverkehr in Widnau eröffnet, um die Regionen Rheintal und Vorarlberg für den kombinierten Verkehr (KV) zu erschliessen. Um der steigenden Nachfrage nach ökologischen Transportlösungen seitens Kunden gerecht zu werden, baut SBB Cargo seit 2012 das Angebot im KV schrittweise aus. Mit dem Ende August 2020 neu eröffneten KV-Terminal in Widnau wird die Kapazität im Binnen-KV-Netz weiter erhöht. Aktuell stehen 16 Umschlagterminals in der ganzen Schweiz zur Verfügung, von denen SBB Cargo 10 Terminals selbst betreibt.



Sektor
A

Gleis
10

Engagement für die Gesellschaft.

Ob als Mobilitätsdienstleisterin, Arbeits- und Auftraggeberin oder Immobilienbesitzerin und -bewirtschafterin: Die SBB als führendes Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz gestaltet mit ihrer offenen Kultur die Mobilität der Zukunft und vernetzt Menschen, Regionen, die Wirtschaft sowie die Natur. Sie ist eine treibende Kraft bei der Transformation zu einer nachhaltigen Schweiz.

Barrieren beseitigen, off- und online.

An den Bahnhöfen, in den Zügen, aber auch online setzt sich die SBB dafür ein, Barrieren für Menschen mit Beeinträchtigungen zu beseitigen. Menschen mit einer Beeinträchtigung sollen das gesamte Angebot der SBB barrierefrei nutzen können – online sowie offline.

Während im Regionalverkehr bereits heute praktisch alle Züge einen niveaugleichen Einstieg aufweisen, gibt es im Fernverkehr noch vermehrt Flotten mit Hocheinstieg. Damit Reisende mit eingeschränkter Mobilität die Züge der SBB autonom benützen können, rangiert die SBB alte Züge mit Hocheinstieg Schritt für Schritt aus. Bei Neubeschaffungen ist der niveaugleiche Einstieg zwingend verlangt. Vereinzelte Flotten ohne niveaugleichen Einstieg werden jedoch auch noch nach 2023 im nationalen Verkehr im Einsatz sein. Die SBB achtet darauf, dass diese wenn möglich als Module in Züge eingereiht werden, deren Einstiege bereits niveaugleich sind. Auch beim internationalen Rollmaterial sind noch Züge ohne niveaugleichen Einstieg im Einsatz. Hier setzt die SBB darum alternierend Züge mit niveaugleichem Einstieg ein.

Die Bahnhöfe baut die SBB laufend um, damit diese von Personen mit eingeschränkter Mobilität autonom genutzt werden können. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt bis Ende 2023 unter anderem barrierefreie Zugänge zu den Perrons und Einstiege in die Züge. Heute können 68 Prozent der Reisenden in den Bahnhöfen der SBB durch Perronerhöhungen, Rampen und Lifte barrierefrei ein- oder aussteigen. Bis Ende 2023 wird die SBB 135 weitere Bahnhöfe umbauen, sodass dann gemäss aktueller Planung 86 Prozent aller Reisenden barrierefrei ein- und aussteigen können. Wo der Umbau der Bahnhöfe erst nach 2023 erfolgt, wird die SBB Ersatzmassnahmen anbieten, beispielsweise in Form von Hilfestellungen durch das Personal.

Der Ticket-Shop von sbb.ch hat in einem Test der Stiftung «Zugang für alle» mit 4,5 von 5 Punkten gut abgeschnitten. Die Stiftung testet regelmässig die Barrierefreiheit von relevanten Websites in der Schweiz. Im Berichtsjahr richtete sich der Fokus aufgrund des starken E-Commerce-Trends auf die Barrierefreiheit von Online-Shops. Nur rund ein Viertel der 41 getesteten Online-Shops war für Menschen mit Beeinträchtigung gut bis sehr gut nutzbar. Der Ticket-Shop der SBB schaffte es mit den 4,5 Punkten auf den dritten Rang.

Vielseitige Lebensräume, gelebte Baukultur.

Die SBB entwickelt Lebensräume zum Arbeiten und Einkaufen, für Bildung und Wohnen. Mit der Aufwertung des Bahnhofumfelds zu fortschrittlichen und attraktiven Stadtquartieren gestaltet die SBB einen einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr und trägt im Sinne des Raumplanungsgesetzes zur nachhaltigen Innenverdichtung bei. Ebenso trägt die SBB Sorge zur historischen Bausubstanz und leistet damit einen Beitrag zum Erhalt des kulturellen



Erbes und der Baukultur in der Schweiz. So wurden beispielsweise die in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutz laufenden Totalsanierungen des Westflügels des Bahnhofs Basel SBB und des Südtrakts des Hauptbahnhofs Zürich 2020 weiter vorangetrieben. Die Arbeiten in Basel werden Mitte 2021 abgeschlossen und der rundum erneuerte und in seinen ursprünglichen baulichen Zustand zurückversetzte Gebäudeteil den Reisenden wieder zugänglich gemacht.

Der Bundesrat erwartet von der SBB, dass sie ihre Immobilien professionell bewirtschaftet. Dazu gehört für die SBB aber nicht nur, ihre Liegenschaften in Schuss zu halten und gezielt zu entwickeln, sondern auch eine verantwortungsvoll gelebte Baukultur. Die SBB engagiert sich deshalb in der Stiftung Baukultur Schweiz. Sie pflegt, schützt und belebt ihre identitätsstiftende historische Bausubstanz.

Viele kleinere und grössere Bauten der SBB, beispielsweise zahlreiche Bahnhöfe, sind denkmalgeschützt. Die SBB ist sich deshalb ihrer grossen Verantwortung bezüglich Baukultur bewusst. So renovierte sie 2019 und 2020 nach einem eingehenden Vergleich mit den Originalplänen das Wärterhaus Eggwald, das am Bahnwanderweg Gottardo liegt. Ab Mai 2021 kann dieses für Ferienaufenthalte gemietet werden. Aber auch bei der Entwicklung neuer Quartiere durch Wettbewerbe und Mitwirkungsverfahren stellt die SBB sicher, dass ihre Projekte städtebaulich, architektonisch und gesellschaftlich ein Gewinn sind.



Artenvielfalt durch Pflege und Zusammenarbeit gefördert.

Links und rechts der Schienen bewirtschaftet die SBB einen rund 3000 Kilometer langen so genannten grünen Korridor mit Bahnborden, Waldrändern und Schutzwäldern. Dank spezieller Pflege dieser Gebiete schafft die SBB wertvolle Lebensräume im Sinne einer hohen Artenvielfalt und übernimmt eine tragende Rolle bei der Vernetzung von Lebensräumen.

Im Rahmen des Aktionsplans Biodiversität des Bundes setzte die SBB im Jahr 2020 im Kanton Aargau erstmals auf allen kantonalen und kommunalen Naturschutzflächen die standortgerechte Böschungspflege um. 2021 werden die Kantone Baselland und Luzern folgen.

Die Fachgruppe Bautechnik und Umwelt des Verbands öffentlicher Verkehr hat 2020 die Arbeitsgruppe Natur ins Leben gerufen. Damit wurde die Zusammenarbeit unter den Bahnunternehmen in diesem Themenbereich institutionalisiert. Auch die Zusammenarbeit mit NGO wie ProNatura, Vogelwarte Sempach, InfoSpecies und info fauna karch hat sich im Geschäftsjahr intensiviert. Gemeinsam wurden erste Massnahmen umgesetzt, beispielsweise ein Amphibienmonitoring entlang der Bahn, das vom Bundesamt für Umwelt in Auftrag gegeben wurde. Zudem haben die Institutionen Erfahrungen und Daten ausgetauscht sowie für 2021 eine Weiterbildung für Anlagenverantwortliche Natur geplant.

Ähnlich wie der Biber baut auch der Dachs gerne in der Nähe oder sogar unter der Fahrbahn der Züge. Dies kann die Bahnbetriebssicherheit gefährden. 2020 hat die SBB erstmalig auf einem Streckenabschnitt in Vionnaz Grabschutzgitter eingelegt. Damit werden Dachse daran gehindert, ihre Bauten da zu erstellen, wo sie für die SBB und die Tiere selbst gefährlich sein könnten.

Die SBB trägt Sorge zur historischen Bausubstanz und leistet damit einen Beitrag zum Erhalt des kulturellen Erbes und der Baukultur in der Schweiz.

Berichterstattung nach Global Reporting Initiative (GRI).

Die SBB legt ihre wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen gemäss den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) offen. Der vorliegende Bericht wird ergänzt durch den Bericht gemäss GRI-Standards, der unter sbb.ch/gri auf Deutsch verfügbar ist. Parallel dazu werden die wichtigsten Zahlen und Fakten zum Thema Nachhaltigkeit im SBB Statistikportal auf reporting.sbb.ch publiziert.



SBB Konzern in Zahlen.

Konzernerfolgsrechnung	2020	2019	+/-	+/- in %
in Mio. CHF				
Betriebsertrag	9 216	9 864	-648	-6,6
Betriebsaufwand	-9 730	-9 377	-354	3,8
Betriebsergebnis/EBIT	-515	487	-1 002	-205,6
Finanzergebnis	-139	-91	-48	52,9
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	44	86	-42	-48,6
Ergebnis vor Steuern	-610	482	-1 092	-226,5
Steuern und Minderheitsanteile	-7	-18	11	-60,1
Konzernergebnis	-617	463	-1 081	-233,1
Infrastruktur Netz	-64	-25	-39	157,7
Regionalverkehr	-26	55	-81	-147,4
aus eigenwirtschaftlichen Bereichen	-527	433	-960	-221,8
Free Cashflow ¹	-1 500	-293	-1 208	412,6
Verzinsliche Nettoverschuldung	10 379	8 912	1 466	16,5
Schuldendeckungsgrad	21,57	6,27	15,31	244,3
Entgelte der öffentlichen Hand ²	3 149	2 802	347	12,4
Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 317	2 117	200	9,5
Abteilungen Regionalverkehr	812	684	128	18,6
Abteilungen Güterverkehr	21	1	20	-

¹ Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand.

² Nur erfolgswirksame Leistungen; davon 277 Millionen Franken gestützt auf das COVID-19-Gesetz.

Segmentergebnisse	2020	2019	+/-	+/- in %
Einzelabschlüsse in Mio. CHF				
Personenverkehr	-669	215	-883	-411,7
Fernverkehr	-627	133	-759	-572,6
Regionalverkehr	-26	55	-81	-147,4
übrige Geschäftsfelder	-16	27	-43	-159,3
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr (%)	50,9	61,8	-10,9	-17,7
Immobilien¹				
vor Ausgleichszahlungen	244	339	-94	-27,8
nach Ausgleichszahlungen	10	10	0	-2,9
Güterverkehr²	-26,4	3,0	-29,4	-974,6
Cargo Schweiz	-34,7	0,0	-34,7	-
Cargo International	4,6	5,5	-0,9	-16,8
Infrastruktur³	-45,8	22,5	-68,3	-303,3
Energie	17,9	47,1	-29,2	-62,0
Netz	-63,6	-24,7	-38,9	157,7

¹ Ausgleichszahlungen (inkl. Zinsanteil) von 150 Millionen Franken für Infrastruktur und von 84 Millionen Franken für die Pensionskasse.

² Cargo Schweiz: Die SBB hält seit April 2020 noch 65 Prozent der Aktien. Cargo International: Die SBB hält 75 Prozent der Aktien.

³ Inkl. Ausgleichszahlung.

Mitarbeitende, Mengen und Leistungen	2020	2019	+/-	+/- in %
Mitarbeitende (FTE)	33 498	32 535	963	3,0
Personenverkehr				
Passagiere pro Tag (Mio.)	0,843	1,322	-0,478	-36,2
Personenkilometer (Mio.)	11 705	19 689	-7 984	-40,6
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (%)	17,9	28,9	-11,0	-38,2
Billetverkäufe (Mio.)	89,8	123,6	-33,9	-27,4
Selbstbedienungsquote (%)	93,4	90,6	2,8	3,0
davon digitale Kanäle (%)	61,4	52,8	8,7	16,4
Immobilien				
Mietertag Dritte (Mio. CHF)	541	552	-10	-1,8
Güterverkehr				
Nettotonnenkilometer (Mio.) ¹	15 978	16 377	-399	-2,4
Beladene Wagen SBB Cargo AG (Schweiz)				
System-Wagenladungsverkehr	550 041	554 507	-4 466	-0,8
Einzel-Wagenladungsverkehr	57 437	64 871	-7 434	-11,5
Ganzzüge	197 303	214 810	-17 507	-8,1
Infrastruktur				
Trassenkilometer (Mio.)	180,2	185,8	-5,5	-3,0
Netznutzungseffizienz (Züge pro Hauptgleis und Tag)	75,9	78,6	-2,7	-3,4

¹ Konsolidierte Angabe für SBB Cargo AG und SBB Cargo International AG.

reporting.sbb.ch

Mittelflüsse der SBB 2020.

In Mio. CHF und Wachstum gegenüber 2019

Mittelherkunft

8659 (-9,7%)

Kunden

57%

4901 (-18,6%)

Kundenumsatz
4816 (-17,5%)

Übrige
85 (-52,8%)

Personenverkehrserträge
2465 (-28,9%)

Güterverkehrserträge
762 (-8,8%)

Nebenerträge
925 (+10,0%)

Mieterträge
546 (-2,4%)

Übrige Erträge
119 (-12,8%)

Verkäufe von Immobilien
84 (-37,9%)

Devestitionen Finanzanlagen
1 (-96,8%)

Bund

37%

3239 (+4,6%)

Entgelte für bestellte Leistungen Betrieb,
Unterhalt und Erneuerung (Leistungsver-
einbarung)
1985 (-0,7%)

Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau
698 (-6,7%)

Entgelte für bestellte Leistungen RV
318 (-0,9%)

Coronabedingte zusätzliche Mittel
195

Übrige Beiträge
43 (+47,4%)

Kantone

6%

519 (+8,7%)

Entgelte für bestellte Leistungen RV
347 (-4,7%)

Coronabedingte zusätzliche Mittel
82

Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau
51 (-38,9%)

Übrige Beiträge
39 (+3,2%)



SBB

Free Cashflow
-1500 (-412,6%)

Personenverkehr
-1269 (-)

Immobilien
-313 (-13,6%)

Güterverkehr
-50 (-123,8%)

Infrastruktur
7 (-)

Konzernbereiche
124 (+94,7%)

Mittelverwendung

10 159 (+2,8%)

Mitarbeitende

43%

4360 (+1,1%)

Ordentliche Löhne /
Sozialversicherungsleistungen
4360 (+1,1%)

Lieferanten und Geschäftspartner

56%

Investitionen
2962 (+0,6%)

5694 (+4,1%)

Personenverkehr
-1269 (-)

Immobilien
-313 (-13,6%)

Güterverkehr
-50 (-123,8%)

Infrastruktur
7 (-)

Konzernbereiche
124 (+94,7%)

Sonstiger Betriebsaufwand
2016 (+7,2%)

Material
366 (-0,9%)

Übrige Mittelflüsse
351 (+25,7%)

Mehrwertsteuer

1%

Vorsteuerkürzung
105 (+3,7%)

105 (+3,7%)



SBB CFF FFS

Upper
Ental



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 (2018) 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 Swiss Combi AG – bestehend aus den Logistikdienstleistern Planzer Holding AG (40%), Camion-Transport AG (40%), Bertschi AG (10%) und Galliker Holding AG (10%) – hat im Berichtsjahr im Rahmen des Partnerschaftsprozesses 35 Prozent der Aktien der SBB Cargo AG gekauft. Die SBB bleibt mit einem Anteil von 65 Prozent Mehrheitsaktionärin. Die Wettbewerbskommission hat dem Verkauf zugestimmt. Die SBB Cargo International AG wird nicht Teil dieser Transaktion und wurde folglich aus der SBB Cargo AG herausgelöst und direkt der SBB AG unterstellt.

Die Divisionen und Konzernbereiche führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzerngesellschaften und assoziierte Beteiligungen sind im Beteiligungsverzeichnis aufgeführt (vgl. Seite 102). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

Die Divisionen und die Konzernbereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die voll konsolidierten Konzerngesellschaften werden direkt geführt, die übrigen durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen. Die AlpTransit Gotthard AG ist zu 100 Prozent im Besitz der SBB. Jedoch liegt die Steuerung bzw. die Verantwortung beim Bund. Die Beteiligung wird deshalb mittels Equity-Methode konsolidiert.

Bedeutende Aktionäre.

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

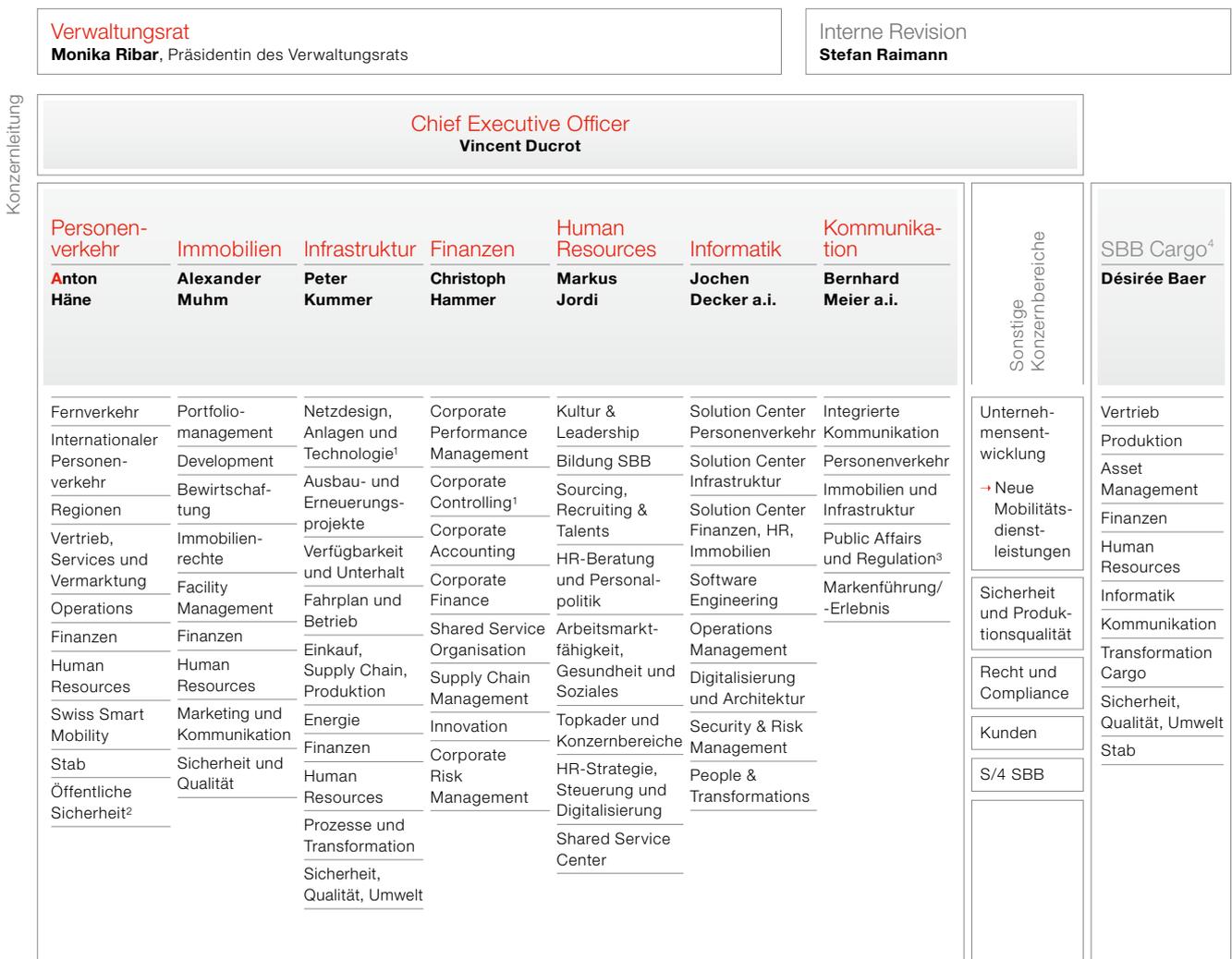
Kreuzbeteiligungen.

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

Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. Dezember 2020 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

Organigramm (31. Dezember 2020).



¹ Konzernaufgabe: Prozesskoordinator Ensemble
² Konzernaufgabe: Öffentliche Sicherheit
³ Berichterstattungsrecht/-pflicht an den CEO
⁴ SBB Cargo ist eine eigenständige Konzerngesellschaft

geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben denjenigen von Art. 7 Abs. 3 SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Verwaltungsrat.

Am 31. Dezember 2020 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.

Mitglieder des Verwaltungsrats.

Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2020 wurde diese zum einen durch Daniel Trolliet und zum anderen durch Fabio Pedrina wahrgenommen.



Von links nach rechts: Pierre-Alain Urech, Georg Kasperkovitz, Alexandra Post Quillet, Beat Schwab, Fabio Pedrina, Daniel Trolliet, Monika Ribar, Erich Ammann, Véronique Gigon (Bild Januar 2020)

Die nachstehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrats am 31. Dezember 2020, die Funktionen der einzelnen Mitglieder innerhalb der SBB, ihre Nationalität und das Datum 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. 6. 2016, Mitglied seit 9. 5. 2014, lic. oec. HSG, Ökonomin, Mitglied des Prüfungsausschusses, des Personal- und Organisationsausschusses, des Risk- und Compliance-Ausschusses sowie des Ausschusses Politischer Dialog und Vorsitzende des ad hoc eingesetzten Nominationsausschusses.

Wesentliche Mandate: Sika AG, Baar, VR-Mitglied | Chain IQ Group AG, Zürich, VR-Mitglied | Lufthansa AG, Frankfurt a. M. (D), Mitglied des Aufsichtsrats (bis 31.8.2020) | WORLD MINDS Foundation, Zürich, Mitglied des Executive Advisory Boards.

Pierre-Alain Urech (1955, CH)

Vizepräsident seit 4. 6. 2019, Mitglied seit 28. 5. 2015, Vorsitzender des Risk- und Compliance-Ausschusses, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses, des Ausschusses Politischer Dialog sowie des ad hoc eingesetzten Nominationsausschusses.

Wesentliche Mandate: Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. (FMHL SA), Château-d'Oex, VR-Präsident | Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA (FGB SA), Bourg-Saint-Pierre, VR-Präsident | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon, VR-Präsident | DransEnergie SA, Orsières, VR-Präsident | Magic Mountains Coopération, société coopérative, Crans-Montana, VR-Mitglied | Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens – Bercher SA (LEB), Lausanne, VR-Mitglied (seit 1.1.2020) | nco-ing SA, Monthey, VR-Präsident (seit 17.6.2020).

Erich Ammann (1957, CH)

Mitglied seit 15. 6. 2016, Betriebsökonom HWV, Mitglied des Prüfungsausschusses.

Wesentliche Mandate: Schindler Holding AG, Hergiswil, VR-Mitglied | Schindler Aufzüge AG, Ebikon, VR-Mitglied (bis 27. 3. 2020).

Véronique Gigon (1963, CH)

Mitglied seit 1. 1. 2019, lic. iur., Rechtsanwältin, Master of Business Administration (MBA), Mitglied des Prüfungsausschusses und des Ausschusses Politischer Dialog.

Wesentliche Mandate: Aare Seeland mobil AG, Langenthal, VR-Mitglied | Energie du Jura SA, Delémont, VR-Mitglied | Alternative Bank Schweiz AG, Olten, VR-Mitglied (seit 26.5.2020) | Amnesty International Schweiz, ehrenamtliches Mitglied des Vorstandes | GetDiversity GmbH, Zürich, Assoziierte Partnerin (seit 16.3.2020).

Georg Kasperkovitz (1966, A)

Mitglied seit 15. 6. 2016, Dr. techn., MBA, Executive President European Division bei Trivium Packaging B.B. Schiphol, Niederlande, Mitglied des Risk- und Compliance-Ausschusses.

Wesentlichen Mandate: Trivium Packaging B.V. Schiphol, Niederlande, Präsident (seit 1. 5. 2020).

Fabio Pedrina (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 2.5.2017, lic. oec. publ. Universität Zürich 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, Vizepräsident.

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Mitglied seit 19.12.2012, lic. oec., ACAD Sàrl, Lausanne, Teilinhaberin, Vorsitzende des Personal- und Organisationsausschusses und Mitglied des ad hoc eingesetzten Nominationsausschusses.

Wesentliche Mandate: HUG AG, Malters, VR-Mitglied | Schenk Holding SA, Rolle, Vizepräsidentin | Landolt & Cie, Lausanne, Vizepräsidentin (bis 30.6.2020) | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon, VR-Mitglied | Emmi AG, Luzern, VR-Mitglied | SwissBoard-Forum, Bern, Vorstandsmitglied | Glückskette, Genf, Mitglied des Stiftungsrats | Centre Patronal, Paudex, Mitglied des Vereins (seit 1.1.2020) | Plattform 10, Lausanne, Mitglied des Stiftungsrats (seit 3.6.2020).

Beat Schwab (1966, CH)

Mitglied seit 15.6.2016, Dr. rer. pol., VR-Präsident, Schwab & Kuster AG, Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Wesentliche Mandate: Zug Estates Holding AG, Zug, VR-Präsident | pom+ consulting AG und pom+ Group AG, Zürich, Vizepräsident | Raiffeisen Schweiz Genossenschaft, St. Gallen, VR-Mitglied | Varia US Properties AG, Zug, VR-Mitglied.

Daniel Trolliet (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 9.6.2011, Grossrat Kanton Waadt, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses, des Risk- und Compliance-Ausschusses sowie des ad hoc eingesetzten Nominationsausschusses.

Wesentliche Mandate: Fondation Général Henri Guisan, Pully, Mitglied des Stiftungsrats | Syndicat SEV, Section des retraités PV Fribourg, Präsident.

Weitere Tätigkeiten.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats 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 Verwaltungsrats 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. Es liegen keine Interessenkonflikte vor und bei Bedarf werden entsprechende Massnahmen wie Ausstandsregeln angewandt.

Die übrigen Mitglieder standen persönlich nicht in geschäftlichen Beziehungen zur SBB (zum Beispiel 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 April 2021 statt.

Interne Organisation.

Monika Ribar ist seit Juni 2016 Verwaltungsratspräsidentin, Pierre-Alain Urech seit 2019 Vizepräsident des VR SBB. Ausserdem wählt der Verwaltungsrat die Vorsitzenden der Ausschüsse des Verwaltungsrats sowie deren Mitglieder. Der Verwaltungsrat bezeichnet eine Sekretärin, die nicht Mitglied des Verwaltungsrats 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 Bundesrats; er erlässt die Strategie des Konzerns für die Umsetzung der strategischen Ziele unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Auswirkungen. Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2020 sieben ordentliche und fünf ausserordentliche Sitzungen sowie zwei Klausursitzungen ab.

Im Rahmen der intensiven Befassung mit der betrieblichen Lage haben der Verwaltungsrat und Mitglieder des Managements im Januar 2020 eine Studienreise in die Niederlande durchgeführt. Die Teilnehmenden führten einen konstruktiven Austausch, Dialog und Benchmark mit der niederländischen Infrastrukturbetreiberin ProRail B.V. und der staatlichen Eisenbahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen N.V. (NS). Der Schwerpunkt lag auf den Herausforderungen wie Fahrplan- und Baustellenplanung, Unterhalt des Rollmaterials und der Anlagen, Störungsmanagement und Kundeninformation sowie einem Ausblick auf die Projekte und Entwicklungen der Zukunft.

Es bestehen folgende vorbereitende Ausschüsse: Prüfungsausschuss (vier ordentliche und zwei ausserordentliche Sitzungen im Geschäftsjahr), Personal- und Organisationsausschuss (sieben ordentliche und eine ausserordentliche Sitzung im Geschäftsjahr), Risk- und Compliance-Ausschuss (zwei Sitzungen im Geschäftsjahr), der Ausschuss Politischer Dialog (drei Sitzungen im Geschäftsjahr) sowie der ad hoc eingesetzte Nominationsausschuss (drei Sitzungen im Geschäftsjahr). Die Präsidentin des Verwaltungsrats 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 (zum Beispiel Gesamtarbeitsverträge) und stellt die Durchführung des Deklarationsprozesses des Verhaltenskodex des Verwaltungsrats 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, zum Beispiel 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 Leiter Kommunikation, der Leiter Public Affairs und Regulation und der Leiter Regulation und Internationales sind Teilnehmer der Sitzungen Ausschuss Politischer Dialog.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden von der Verwaltungsratspräsidentin auf Vorschlag des Managements festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Ausschussvorsitzenden. Jedes Mitglied des Verwaltungsrats 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. Dabei soll sichergestellt werden, dass die Funktionsweise des Verwaltungsrats SBB sowie seine Struktur den Erwartungen der Mitglieder und der zugehörigen Interessengruppen bestmöglich entsprechen. Es sollen Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt werden, um die Arbeit des Verwaltungsrats und allenfalls die Zusammenarbeit mit der Konzernleitung effizienter zu gestalten.

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 Verwaltungsrats beschrieben und diejenigen Entscheidungen festgelegt, für die sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Das Organisationsreglement wurde per 1. Januar 2020 teilrevidiert und den aktuellen Begebenheiten angepasst.

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 abteilungsberechtigten und nicht abteilungsberechtigten Bereichen;
- kulturelle Entwicklungsleitlinien als Basis für die Ausgestaltung der Organisation;
- Genehmigung Geschäftsbericht 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 Massnahmen-Controllings;
- Kenntnisnahme des Legal & Compliance Report;
- 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);
- Kenntnisnahme jährliche Performance Review Pünktlichkeit.

Interne Revision.

Die Interne Revision unterstützt den Verwaltungsrat, den Prüfungsausschuss, den Risk- und Compliance-Ausschuss und die Konzernleitung bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten. Sie ist direkt der Präsidentin des Verwaltungsrats 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 Verwaltungsrats und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risk Management, das sich an ISO 3100 orientiert. 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.

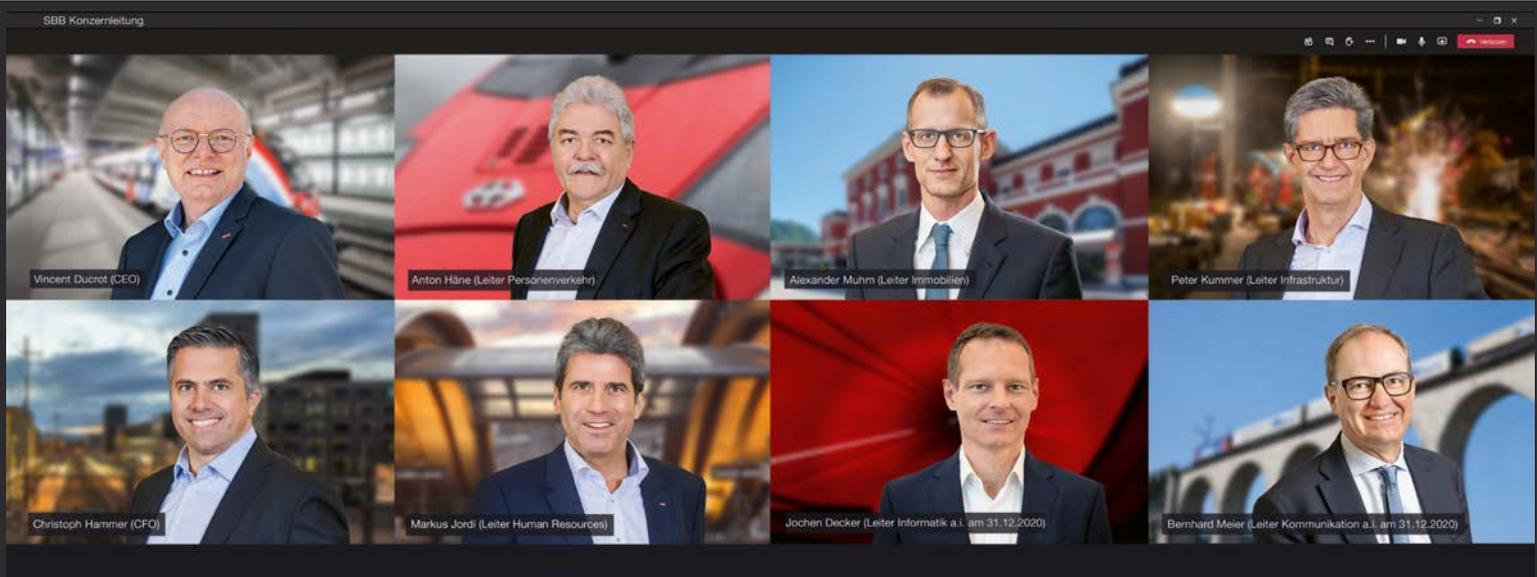
Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt. Die SBB nimmt ihre Verantwortung als faire und korrekte Partnerin gegenüber Mitarbeitenden, Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit wahr. 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 können von internen und auch externen Personen vertraulich oder auch anonym der Compliance-Meldestelle 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, Regelungen und ethischen Werten im Einklang steht. Dabei lehnt sich die SBB an die Vorgaben des ISO-Standards an.

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 acht Mitgliedern, die vom Verwaltungsrat gewählt werden. Sie sind für die operative Führung ihres jeweiligen Verantwortungsbereichs zuständig.

Am 1. April 2020 löste Vincent Ducrot Andreas Meyer als CEO der SBB ab. Der CEO hat den Vorsitz in der Konzernleitung. Er ist gegenüber dem Verwaltungsrat 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.



Oben, von links nach rechts: Vincent Ducrot, Anton Häne, Alexander Muhm, Peter Kummer
 Unten, von links nach rechts: Christoph Hammer, Markus Jordi, Jochen Decker, Bernhard Meier

Mitglieder der Konzernleitung.

Die Aufstellung in diesem Kapitel gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2020, 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.

Nebst dem CEO, Andreas Meyer, verliessen auch Kathrin Amacker, Leiterin Kommunikation (per Ende März 2020), und Jacques Boschung, Leiter Infrastruktur (per Ende Mai 2020), die Konzernleitung.

Vincent Ducrot (1962, CH)

CEO seit 2020, Ingénieur diplômé EPFL und Nachdiplom in technischen Betriebswissenschaften ETHZ, Certified Projects Director IPMA, zuvor Generaldirektor der Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Givisiez, sowie Leiter Fernverkehr bei der SBB.

Wesentliche Mandate: Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Brüssel, Mitglied Management Committee (seit September 2020) | Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Bern, Vorstands- und Ausschussmitglied | Digitalswitzerland, Zürich, Mitglied (seit September 2020) | LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern, Mitglied des Vorstands (seit 1. 4. 2020) | OuestRail, Monthey, Mitglied.

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, VR-Präsident | Schweizer Reisekasse (REKA), Genossenschaft, Bern, Mitglied.

Alexander Muhm (1977, A)

Leiter Immobilien seit 2019, Architekt (Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn., Technische Universität Wien), Executive MBA Universität St. Gallen (HSG), Leiter Portfolio-Management Bahnhöfe und Leiter des Bereichs Development.

Wesentliche Mandate: Grosse Schanze AG, Bern, Vizepräsident.

Peter Kummer (1965, CH)

Leiter Infrastruktur seit 2020, lic. rer. pol., bei der SBB seit 2007, zuvor Leiter Informatik (2010–2020) und Leiter IT-Architektur und Strategie bei der Schweizerischen Mobiliar Versicherungsgesellschaft.

Wesentliche Mandate: SwissSign Group AG, Opfikon, VR-Mitglied (bis 18. 6. 2020).

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, VR-Mitglied | FC St. Gallen Event AG und FC St. Gallen AG, St. Gallen, VR-Mitglied.

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 | SBB Cargo AG, Olten, Mitglied des Verwaltungsrats (seit 29.6.2020) | SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Präsident des Vereinsvorstands (seit 1.1.2020) | Pensionskasse SBB, Bern, Präsident des Stiftungsrats | Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich, Vorstandsmitglied | ti&m AG, Zürich, VR-Mitglied | Stiftung Entschädigungsfonds für Asbestopfer, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrats.

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2020 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung bestand im Jahr 2020 aus dem CEO, den Leitern der Divisionen Personenverkehr, Immobilien, Infrastruktur sowie der Fachführungen Finanzen, Human Resources, Informatik (ab Juni vakant und Ad-interim-Leitung) und Kommunikation (ab April vakant und Ad-interim-Leitung).

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, Unternehmensentwicklung, Recht und Compliance und den Bereich Kunden ausserhalb der Konzernleitung.

Entschädigungen.

Der Verwaltungsrat hat die Entschädigungen sowie Nebenleistungen seiner Mitglieder im Honorar- und Spesenreglement geregelt. Grundlage dazu bilden die Statuten der SBB sowie die entsprechenden Vorgaben des Bundesrats. Die Entschädigung der Mitglieder des Verwaltungsrats 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 an die Mitglieder des Verwaltungsrats sowie deren Lebenspartnerinnen und Lebenspartner während ihrer Amtsdauer im Verwaltungsrat.

Der VR SBB hat das Lohnsystem für die KL, das Topkader und die OR-Kader in den letzten Jahren schrittweise weiterentwickelt. Per 1. Januar 2020 hat er die variable Entlohnung konsequent auf die Erreichung der Konzernziele ausgerichtet (Unternehmensperformance) und gleichzeitig von der Erreichung der individuellen Ziele entkoppelt. So setzt sich die Entschädigung der Konzernleitungsmitglieder aus einem fixen Grundsalar, einer erfolgs- und leistungsabhängigen Prämie (2019) bzw. einer erfolgsabhängigen Prämie (2020) sowie einer Spesenpauschale zusammen. Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements an die Mitglieder der Konzernleitung sowie deren Familienangehörige bzw. Lebenspartnerinnen und Lebenspartner und die Beiträge an die berufliche Vorsorge (Pensionskasse SBB und Kaderzusatzversicherung).

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.

Die Entschädigungen der Verwaltungsrats- und der Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings an den Bund rapportiert.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

An die ehemaligen Mitglieder der Konzernleitung, Georg Radon und Philippe Gauderon, wurden im Berichtsjahr Honorare im Umfang von 29 000 Franken (Vorjahr 59 000 Franken) ausgerichtet.

Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

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

Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Organdarlehen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats 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 Entschädigungen für die Verwaltungsratspräsidentin (273 352 Franken) und für den ausgetretenen CEO (713 723 Franken, exkl. Beiträge an die berufliche Vorsorge) entsprechen je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Entschädigungen im Berichtsjahr.

Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge.

Der VR hat die unübertragbare und unentziehbare Aufgabe, die Berichterstattung an die Generalversammlung über die Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge für Honorare und Entlohnungen im Rahmen des Geschäftsberichts sicherzustellen (Art. 9, lit. h Statuten SBB).

Die Generalversammlung hat an ihrer Sitzung vom 6. Juni 2019 bzw. an ihrer ausserordentlichen Sitzung vom 2. März 2020 folgende maximale Beträge der Gesamtentschädigung für das Jahr 2020 beschlossen:

- für den Verwaltungsrat 1 066 829 Franken (inkl. VRP);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 280 352 Franken;
- für die Konzernleitung 6 321 903 Franken (inkl. CEOs, inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK SBB und die Kaderzusatzversicherung).

Effektiv wurden folgende Beträge ausbezahlt (vgl. Tabelle auf Seite 61):

- für den Verwaltungsrat 1 020 316 Franken (inkl. VRP);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 273 352 Franken;
- für die Konzernleitung 5 649 806 Franken (inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK SBB und die Kaderzusatzversicherung).

Die folgende Tabelle zeigt die gesamte den Konzernleitungsmitgliedern gewährte Vergütung für die Geschäftsjahre 2019 und 2020, aufgeschlüsselt nach einzelnen Komponenten und inklusive Nennung des auf die zwei CEOs entfallenden Betrags. Im Berichtsjahr haben die Mitglieder der KL auf 40 Prozent ihres variablen Lohnanteils freiwillig verzichtet. Damit beträgt der variable Lohnanteil für die Konzernleitungsmitglieder (inkl. CEOs, ohne Arbeitgeberbeiträge an die Personalvorsorge- und Sozialversicherung, total 852 608 Franken), 25,4 Prozent des Basissalärs (total 3 358 974 Franken).

Damit wurden die von der Generalversammlung festgesetzten Obergrenzen und die vom Eigner festgelegten Rahmenbedingungen eingehalten.

Verwaltungsrat.

CHF	2020	2019
Alle Mitglieder des Verwaltungsrats		
Honorare	805 000	835 000
Zusatzhonorare	90 000	112 500
Spesenpauschalen	78 500	80 250
GA	46 816	43 882
Gesamtentschädigung	1 020 316	1 071 632
Verwaltungsratspräsidentin		
Honorar	225 000	225 000
Zusatzhonorare	20 000	27 000
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	5 852	5 852
Gesamtentschädigung	273 352	280 352
Vizepräsident		
Honorar	90 000	81 500 ¹
Zusatzhonorare	15 000	15 500
Spesenpauschale	7 000	7 000
GA	5 852	5 852
Gesamtentschädigung	117 852	109 852
Übrige sieben Mitglieder des Verwaltungsrats		
Honorare	490 000	528 500
Zusatzhonorare	55 000	70 000
Spesenpauschalen	49 000	50 750
GA	35 112	32 178
Gesamtentschädigung	629 112	681 428

Konzernleitung.

CHF	2020	2019
Alle Mitglieder der Konzernleitung (inkl. CEOs)		
	teilweise 9 Personen²	9 Personen
Fixes Grundsalar	3 358 975	3 184 500
Leistungs- und erfolgsorientierter (2019) bzw. erfolgsorientierter Lohnbestandteil (2020)	852 602	1 095 467
Spesenpauschalen	160 790	159 600
GA	83 254	77 974
Gesamtentschädigung	4 455 621	4 517 541
CEO		
	teilweise 2 Personen³	1 Person
Fixes Grundsalar	882 689	664 300
Leistungs- und erfolgsorientierter (2019) bzw. erfolgsorientierter Lohnbestandteil (2020)	268 408	228 519
Spesenpauschale	37 590	25 200
GA	24 915	13 780
Gesamtentschädigung	1 213 602	931 799

¹ Ab Juli 2019

² Unterjährige Abgänge in der Konzernleitung inkl. CEO:
Leiterin Kommunikation: bis 31.12.2020
Leiter Infrastruktur: bis 31.10.2020
CIO: bis 31.7.2020

³ CEO Andreas Meyer: bis 30.9.2020
CEO Vincent Ducrot: ab 1.4.2020

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle auf jeweils ein Jahr. Für das Geschäftsjahr 2020 wählte die Generalversammlung der SBB AG Deloitte, Zürich, für eine Amtsdauer von einem Jahr als Externe Revisionsstelle.

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 1 267 285 Franken (Vorjahr 890 110 Franken). Für revisionsnahe und zusätzliche Dienstleistungen hat Deloitte während des Berichtsjahrs 550 990 Franken (Vorjahr null 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 des Betriebs und des Substanzerhalts 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.



Inhaltsverzeichnis.

S 75 Finanzbericht

SBB Konzern

- S 76 Konzernerfolgsrechnung SBB
- S 77 Konzernbilanz SBB
- S 78 Konzerngeldflussrechnung SBB
- S 79 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- S 80 Anhang zur Konzernrechnung 2020
- S 103 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

SBB AG

- S 105 Erfolgsrechnung SBB AG
- S 106 Bilanz SBB AG
- S 107 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- S 116 Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn
- S 117 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2020	2019
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 344,9	4 439,0
Leistungen der öffentlichen Hand	2	3 149,4	2 802,1
Mieterträge Liegenschaften	3	546,0	559,2
Nebenerträge	4	925,4	841,2
Eigenleistungen	5	1 250,1	1 222,5
Total Betriebsertrag		9 215,7	9 863,9
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	-752,7	-738,3
Personalaufwand	7	-4 359,7	-4 313,6
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-2 120,9	-1 981,5
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9, 19	-6,9	-12,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	-2 278,3	-2 136,8
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	-211,9	-193,9
Total Betriebsaufwand		-9 730,5	-9 376,7
Betriebsergebnis/EBIT		-514,7	487,2
Finanzergebnis	10	-139,0	-90,9
Ordentliches Ergebnis		-653,7	396,3
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	11	44,0	85,5
Konzernverlust/-gewinn vor Steuern		-609,7	481,8
Ertragssteuern	12	-17,3	-13,9
Minderheitsanteile	13	10,0	-4,4
Konzernverlust/-gewinn		-617,0	463,5

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	14	411,8	710,5
Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen		20,0	0,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	355,3	542,1
Andere Forderungen	16	148,8	185,4
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	370,5	357,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18	452,6	314,5
Total Umlaufvermögen		1 759,1	2 110,9
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	19	529,6	575,7
Sachanlagen	20	38 920,7	35 118,0
Sachanlagen im Bau	20	9 065,9	10 096,9
Immaterielle Anlagen	21	1 059,7	1 016,6
Total Anlagevermögen		49 575,9	46 807,1
Total Aktiven		51 335,0	48 918,0

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	1 359,9	1 254,7
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	0,6	6,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	728,1	832,7
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	25	218,6	166,3
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 379,6	1 526,0
Kurzfristige Rückstellungen	27	287,5	284,7
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 974,3	4 071,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	9 450,7	8 368,9
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	23 812,3	21 723,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	25	685,0	739,4
Langfristige Rückstellungen	27	574,3	563,8
Total langfristiges Fremdkapital		34 522,2	31 395,6
Total Fremdkapital		38 496,5	35 466,7
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		2 241,9	1 810,5
Konzernverlust/-gewinn		-617,0	463,5
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		12 694,0	13 343,1
Minderheitsanteile	13	144,5	108,3
Total Eigenkapital		12 838,5	13 451,4
Total Passiven		51 335,0	48 918,0

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2020	2019
Konzernverlust/-gewinn		-617,0	463,5
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		2 484,1	2 342,7
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		13,0	0,6
Zunahme Rückstellungen		18,3	23,4
Sonstige fondsunwirksame Erträge		-33,5	-54,6
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-46,6	-98,8
Anteilige Verluste aus Anwendung der Equity-Methode		36,4	0,6
Ergebnis Minderheitsanteile		-10,0	4,4
Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	-132,7	100,7
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		1 712,0	2 782,4
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		-1 501,3	-1 408,0
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		210,7	1 374,4
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 544,3	-3 562,9
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		83,5	134,6
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-38,3	-183,2
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		1,4	44,1
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen		-242,3	-223,7
Einzahlungen aus Devestitionen von Immateriellen Anlagen		0,0	1,2
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 739,9	-3 789,9
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über a-fonds-perdu-Beitrag des Bundes		1 501,3	1 408,0
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur		527,5	714,8
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-480,5	-301,5
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		1 668,2	647,6
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-0,3	-0,3
Kapitaleinzahlungen von Minderheitsaktionären		14,4	0,0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		3 230,6	2 468,6
Total Geldfluss		-298,6	53,0
Flüssige Mittel per 1. Januar		710,5	657,4
Flüssige Mittel per 31. Dezember		411,8	710,5
Veränderung flüssige Mittel		-298,6	53,0

Frei verfügbarer Cashflow.

Mio. CHF		2020	2019
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)		210,7	1 374,4
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 739,9	-3 789,9
Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand		-3 529,3	-2 415,5
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand		2 028,8	2 122,8
Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand		-1 500,5	-292,7
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen		1 201,8	345,7
Total Geldfluss		-298,6	53,0

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschaftskapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinnreserven	Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
Eigenkapital per 1. 1. 2019	9 000,0	2 069,1	1 819,3	-7,7	12 880,7	104,5	12 985,2
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	463,5	0,0	463,5	4,4	467,9
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1	-0,2	-1,4
Eigenkapital per 31. 12. 2019	9 000,0	2 069,1	2 282,8	-8,9	13 343,1	108,3	13 451,4
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	-32,0	0,0	-32,0	46,6	14,5
Konzernverlust	0,0	0,0	-617,0	0,0	-617,0	-10,0	-627,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1
Eigenkapital per 31. 12. 2020	9 000,0	2 069,1	1 633,8	-8,9	12 694,0	144,5	12 838,5

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 2020 beträgt CHF 2107,1 Mio. (Vorjahr: CHF 2155,5 Mio.).

Anhang zur Konzernrechnung 2020.

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. Das Geschäftsjahr ist 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. 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 102 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 Prozent der Stimmrechte hält und bei denen sie die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet. Die Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden zu 100 Prozent 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 Prozent. 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 Beherrschung über die Gesellschaft. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden dabei quotal erfasst.

Assoziierte Gesellschaften mit einem Stimmrechtsanteil zwischen 20 Prozent und 50 Prozent 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 2020	Durchschnittskurs 2019	Stichtagskurs 31. 12. 2020	Stichtagskurs 31. 12. 2019
EUR	1,07	1,11	1,08	1,09

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 Bargeld in den von der SBB betriebenen Bankomaten 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 werden 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 Prozent. Die Bewertung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Die Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften beinhalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 Prozent, 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	
Strassen- und übrige Fahrzeuge	5–20
Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	
Kunstabauten	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 betragen in Jahren:

	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 und Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden 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, bedingt rückzahlbare Darlehen.

Rückstellungen werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen vorliegen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, wird der Rückstellungsbetrag diskontiert.

In der Rückstellung Ferien/Zeitguthaben sind neben noch nicht bezogenen Ferien und Dienstaltersgeschenken auch Überzeitguthaben und Zeitguthaben aus dem Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» enthalten. Dieses bietet den Mitarbeitenden die Möglichkeit, Zeit- und Geldelemente auf einem individuellen Zeitkonto anzusparen und später als Zeit wieder zu beziehen.

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 aus 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 Konzerngesellschaften wird durch die rechtlich selbstständige Pensionskasse SBB getragen. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats und wird aus Beiträgen der Arbeitgebenden und Arbeitnehmenden finanziert. Die übrigen Konzerngesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden jährlich gestützt auf die letzten vorliegenden Abschlüssen der Vorsorgeeinrichtungen sowie einer Risikoeinschätzung basierend auf einer dynamischen Bewertung 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 langfristigen Verbindlichkeit 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 Abonnementen, wie General-, Halbtax- oder Verbundabonnementen. Die Berechnung des SBB Anteils basiert auf Zählungen und Erhebungen des Verbands öffentlicher Verkehr. Die erhobene Fahrausweisstruktur, die gezählten 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. Der langfristige Anteil wird in den übrigen Finanzanlagen ausgewiesen und bei Fälligkeit in die aktiven Rechnungsabgrenzungen umgebucht.

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.

Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2020 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Verkauf 35%-Anteil an der SBB Cargo AG, Olten (April 2020) (vgl. Anmerkung «Partnerstrategie SBB Cargo AG»)
- Kauf 45%-Anteil an der Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau (September 2020) und Fusion in die SBB AG per 1. Oktober 2020

Einfluss der Coronapandemie auf die Finanzberichterstattung.

Die Schätzungen und Ermessensentscheidungen unterliegen aufgrund der schwierig absehbaren Folgen der Coronapandemie einer erhöhten Planungsunsicherheit. Dies hat insbesondere bei der Untersuchung der Werthaltigkeit finanzieller Vermögenswerte (Impairment-Test) einen Einfluss. Die vorgenommenen Überprüfungen, basieren auf aktuellen Einschätzungen zur Marktentwicklung. Die Langzeitfolgen der Pandemie sind aktuell schwer abzuschätzen. Die nachhaltige Erholung des Fern- und Güterverkehrs sowie der Immobilien wird noch längere Zeit dauern. Die Auswirkung der Pandemie auf das Berichtsjahr zeigt sich bei der SBB darin, dass sie weniger Reisende beförderte und die Frequenzen in den Bahnhöfen stark zurückgingen. Das Angebot im Personenverkehr wurde in der ersten Phase des Lockdowns reduziert und ab Mai wieder auf den Normalbetrieb zurückgeführt. Im Bereich Immobilien wurden Konzessionen gegenüber den Mietern gemacht, um das reduzierte Verkehrsaufkommen in den Bahnhöfen und die behördlich angeordneten Schliessungen teilweise abzugelten. Im Güterverkehr führte der Lockdown zu einem Rückgang der Nachfrage und somit auch zu weniger Verkehrsleistungen. Folglich sind die Umsätze der SBB deutlich eingebrochen, woraus für das Geschäftsjahr 2020 ein hoher Verlust und ein signifikanter Cashabfluss resultierte.

Der Verlust wird durch zusätzliche und in der vorliegenden Jahresrechnung berücksichtigte Mittel der öffentlichen Hand im Umfang von CHF 276,7 Mio. (vgl. Anmerkung «Transaktionen mit nahestehenden Personen») vermindert. Für den Regionalen Personenverkehr (RPV) besteht, basierend auf dem «Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise», eine Defizitgarantie. Entsprechend wurden im RPV der SBB AG und deren Konzerngesellschaften Unterstützungsbeiträge abgegrenzt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Kantone werden die Forderungen im Verlauf des Jahres 2021 prüfen und über deren definitive Höhe entscheiden.

Für die Betriebsleistungen der Division Infrastruktur gewährte das BAV einen Nachtrag zur Leistungsvereinbarung.

Für den Schweizerischen Schienengüterverkehr und für den alpenquerenden Verkehr wurden ebenfalls zusätzliche Mittel der öffentlichen Hand gemäss Covid-19-Gesetz berücksichtigt.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2020	2019
Personenverkehr	2 464,6	3 468,1
Fernverkehr	1 696,6	2 532,0
Regionalverkehr	768,0	936,1
Güterverkehr	761,5	834,7
Betriebsleistungen	29,3	39,0
Infrastruktur (Trassenertrag)	89,4	97,1
Verkehrserträge	3 344,9	4 439,0

Die Verkehrserträge verzeichneten gesamthaft eine Abnahme um CHF 1094,1 Mio. (-24,6%).

Aufgrund des Lockdowns infolge der Coronapandemie ist die Nachfrage im nationalen Verkehr seit Mitte März stark eingebrochen.

Der internationale Verkehr wurde vorübergehend ganz eingestellt.

Die Abnahme der Güterverkehrserträge um CHF 73,2 Mio. (-8,8%) begründet sich insbesondere in der Coronakrise und durch den gesunkenen Eurokurs.

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2020	2019
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	383,2	320,5
Kantone	428,9	364,0
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	812,0	684,5
Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen		
Abschreibung Infrastruktur	1 501,3	1 408,0
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	275,1	294,0
Betriebsbeitrag Infrastruktur	383,1	269,9
Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen	2 159,5	1 972,0
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	147,9	136,8
Kantone	9,4	8,0
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	157,3	144,8
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 316,8	2 116,7
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	20,5	0,9
Total Leistungen für den Güterverkehr	20,5	0,9
Leistungen der öffentlichen Hand	3 149,4	2 802,1

Die Abgeltungen für die bestellten Leistungen des Regionalen Personenverkehrs kompensieren die Kosten, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind. Die Zunahme im Umfang von CHF 127,6 Mio. (+18,6%) ist auf die coronabedingten zusätzlichen Mittel der öffentlichen Hand für den Regionalen Personenverkehr von CHF 147,5 Mio. zurückzuführen. Die Erhöhung des Beitrags der öffentlichen Hand für Abschreibungen widerspiegelt den stetigen Ausbau der Bahninfrastrukturanlagen. Der Betriebsbeitrag der öffentlichen Hand an die Bahninfrastruktur deckt die ungedeckten Kosten des Betriebs nach Verrechnung mit den Trassenerlösen. Diese beinhalten einen Deckungsbeitrag, der in Prozent der Verkehrserlöse berechnet wird. Als Kompensation dieser Mindereinnahmen infolge der Coronakrise erhöhte sich der Betriebsbeitrag um CHF 113,1 Mio.

Die Zunahme der Abgeltungen für den Güterverkehr beruht ebenfalls auf Hilfgeldern des Bundes gemäss Covid-19-Gesetz.

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 45,0 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.

3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Mieterträge sanken um CHF 13,2 Mio. (-2,4%). Die Neueröffnungen wie Europaallee und Gleisribüne Zürich vermochten den Einbruch bei den Umsatzmieten in den Bahnhöfen als Folge der Coronakrise teilweise zu kompensieren.

4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2020	2019
Dienstleistungen	195,3	217,3
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	45,9	34,8
Erträge aus Vermietungen	70,2	68,8
Energieertrag	137,9	119,0
Geldwechsel	23,7	35,8
Provisionen	20,5	89,0
Drucksachen- und Materialverkäufe	32,0	36,3
Kostenbeteiligungen	270,9	112,8
Leistungen Bauprojekte	20,8	20,9
Beiträge Regionaler Personenverkehr Ausland	27,3	29,4
Übrige Nebenerträge	81,0	77,0
Nebenerträge	925,4	841,2

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 84,2 Mio. (+10,0%) zu.

Die Veränderungen bei den Provisionen und den Kostenbeteiligungen resultieren aus dem neuen Entschädigungsmodell des öffentlichen Verkehrs für Beratungs- und Serviceleistungen und führen gegenläufig zu einer Zunahme des übrigen Betriebsaufwands.

5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2020	2019
Investitionsaufträge	863,3	853,5
Lageraufträge	386,8	368,9
Eigenleistungen	1 250,1	1 222,5

Die leichte Zunahme der Eigenleistungen um CHF 27,6 Mio. (+2,3%) ist vor allem auf die Aufbereitung von Vorratsteilen für die Modernisierung der Fernverkehrslokomotiven zurückzuführen.

6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand nahm um CHF 14,4 Mio. (+1,9%) auf CHF 752,7 Mio. zu. Dies beruht ebenfalls auf dem Aufbereiten von Vorratsteilen für Fahrzeuge des Personenverkehrs.

7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2020	2019
Lohnaufwand	3 110,6	3 046,1
Personalmiete	511,4	520,7
Sozialversicherungsaufwand	580,0	577,6
Übriger Personalaufwand	157,8	169,2
Personalaufwand	4 359,7	4 313,6

Der Personalaufwand wuchs gegenüber dem Vorjahr um CHF 46,1 Mio. (+1,1%).

Die Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt erhöhten sich um 963 auf 33 498, insbesondere in den Bereichen Bahnproduktion (Lokführer und Kundenbegleiter) sowie Unterhalt.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2020	2019
Bahnbetriebsleistungen	387,2	334,9
Miete von Anlagen	68,7	62,9
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	560,2	523,4
Fahrzeugaufwand	219,7	213,7
Energieaufwand	209,4	177,0
Verwaltungsaufwand	97,7	110,0
Informatikaufwand	220,3	197,1
Werbeaufwand	39,3	74,6
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	82,6	80,1
Vorsteuerminderungen auf Abgeltungen und Leistungen der öffentlichen Hand	105,0	101,3
Übriger Betriebsaufwand	130,7	106,5
Sonstiger Betriebsaufwand	2 120,9	1 981,5

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 139,4 Mio. (+7,0%) zu.

Die Zunahme bei den Bahnbetriebsleistungen ergibt sich aus dem neuen Entschädigungsmodell des öffentlichen Verkehrs. Mit den einbezahlten Beiträgen werden die Beratungs- und Serviceleistungen der verschiedenen Transportunternehmen mit einem Deckungsbeitrag unterstützt.

Die Zunahme bei den Fremdleistungen resultiert aus Inbetriebnahmen von zusätzlichen Bahninfrastrukturanlagen, die zu unterhalten sind.

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 Pauschalsätzen auf den ihr zufließenden Beiträgen der öffentlichen Hand.

9 Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen.

Mio. CHF	2020	2019
Abschreibungen auf Finanzanlagen	6,9	12,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 182,7	2 082,4
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	206,6	189,9
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen	95,6	54,5
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen	5,3	4,0
Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen	2 497,1	2 343,3

Die Abschreibungen nahmen um CHF 153,8 Mio. (+6,6%) zu. Sie stammen insbesondere aus Inbetriebnahmen von Infrastrukturbauten wie dem Ceneri-Basistunnel, den Fernverkehrszügen Giruno und FV-Dosto sowie aus Immobilienneueröffnungen.

10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2020	2019
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	2,1	2,4
Zinsaufwand Dritte	-54,7	-54,8
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	-47,5	-47,6
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	-34,2	2,1
Fremdwährungserfolg	-2,2	2,4
Übriger Finanzerfolg	-2,6	4,5
Finanzergebnis	-139,0	-90,9

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

Der Finanzverlust erhöhte sich insbesondere aufgrund der Wertanpassungen bei den assoziierten Gesellschaften um insgesamt CHF 48,1 Mio. (+52,9%).

11 Erfolg aus Immobilienveräusserungen.

Mio. CHF	2020	2019
Gewinn aus Immobilienveräusserungen	44,0	85,6
Verlust aus Immobilienveräusserungen	0,0	-0,1
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	44,0	85,5

12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2020	2019
Laufende Ertragssteuern	15,0	11,9
Latente Ertragssteuern	2,3	2,0
Ertragssteuern	17,3	13,9

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 33,2 Mio. (Vorjahr: CHF 40,6 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

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

13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Stand 1. 1.	108,3	104,5
Dividenden	-0,3	-0,3
Veränderung gehaltene Anteile	46,6	0,0
Ergebnisanteil	-10,0	4,4
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	-0,2
Stand 31. 12.	144,5	108,3

14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Kasse	52,0	62,8
Post	124,4	332,3
Banken	154,2	152,3
Festgelder	0,0	50,0
Transferkonten	81,3	113,0
Flüssige Mittel	411,8	710,5

15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	331,7	428,9
gegenüber Aktionär Bund	9,8	101,1
gegenüber assoziierten Gesellschaften	28,5	25,1
Wertberichtigungen	-14,6	-13,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	355,3	542,1

16 Andere Forderungen.

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

17 Vorräte und angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Vorräte	582,4	542,9
Angefangene Arbeiten	220,2	190,6
Anzahlungen für Kundenaufträge	-214,5	-178,3
Wertberichtigungen	-217,6	-197,7
Vorräte und angefangene Arbeiten	370,5	357,6

Die Zunahme bei den angefangenen Arbeiten um CHF 29,6 Mio. und den Anzahlungen für Kundenaufträge um CHF 36,2 Mio. ist begründet durch den Bau der Gebäude in Genève Pont-Rouge, Renens und Bern Wankdorf im Auftrag der Käuferschaft.

18 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Abgrenzung für aufgelöste Zinsabsicherungen	22,2	23,6
Abgrenzung für noch nicht verrechnete Leistungen	181,2	179,1
Abgrenzung für Vorauszahlungen für Leistungen im Folgejahr	36,1	60,4
Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen	213,1	51,4
Aktive Rechnungsabgrenzungen	452,6	314,5

Die Zunahme bei der Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen ist begründet mit den coronabedingten zusätzlichen Mitteln der öffentlichen Hand aufgrund des Covid-19-Gesetzes.

Die Abgrenzung für aufgelöste Zinsabsicherungen beinhaltet den Anteil, der im nächsten Jahr kongruent mit dem Grundgeschäft im Periodenergebnis erfasst wird. Der langfristige Anteil wird neu in den übrigen Finanzanlagen ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen	Übrige Finanzanlagen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2019	81,7	260,1	1,2	1,3	169,3	513,6
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2019	90,3	260,1	1,2	1,3	170,2	523,1
Bewertungsänderung	-0,1	-0,6	0,0	0,0	-1,6	-2,4
Zugänge	0,0	9,3	0,0	0,4	175,2	184,9
Abgänge	-36,8	0,0	-0,1	-0,3	-1,6	-38,8
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-69,0	-69,0
Stand 31. 12. 2019	53,4	268,8	1,1	1,4	273,2	597,9
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2019	-8,7	0,0	0,0	0,0	-0,9	-9,6
Zugänge	-9,8	0,0	0,0	0,0	-2,8	-12,6
Stand 31. 12. 2019	-18,5	0,0	0,0	0,0	-3,7	-22,2
Nettobuchwert 31. 12. 2019	34,9	268,8	1,1	1,4	269,5	575,7
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2020	53,4	268,8	1,1	1,4	273,2	597,9
Bewertungsänderung	0,0	-36,4	0,0	0,0	0,0	-36,4
Zugänge	6,9	22,1	0,0	9,3	0,0	38,3
Abgänge	0,0	0,0	0,0	-0,3	-1,4	-1,7
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-39,3	-39,3
Stand 31. 12. 2020	60,3	254,4	1,1	10,4	232,5	558,7
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2020	-18,5	0,0	0,0	0,0	-3,7	-22,2
Zugänge	-6,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-6,9
Stand 31. 12. 2020	-25,4	0,0	0,0	0,0	-3,7	-29,1
Nettobuchwert 31. 12. 2020	34,9	254,4	1,1	10,4	228,8	529,6

In den Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 34,9 Mio. (Vorjahr: CHF 34,9 Mio.) enthalten. In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 0,3 Mio. (Vorjahr: CHF 0,2 Mio.) enthalten und in den Zugängen keine (Vorjahr: CHF 1,7 Mio.).

In den übrigen Finanzanlagen sind Darlehen gegenüber Dritten und neu die langfristigen Abgrenzungen für aufgelöste Zinsabsicherungen enthalten. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die Zugänge und Wertberichtigungen bei den assoziierten Beteiligungen betreffen im Wesentlichen das finanzielle Engagement der SBB bei einer einzelnen Gesellschaft.

Die Umbuchung in den Darlehen gegenüber Dritten wird aufgrund der Fristigkeit in den kurzfristigen Wertschriften ausgewiesen.

20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sach- anlagen	Grund- stücke	Gebäude	Total Sach- anlagen	Sachan- lagen im Bau und Anzahl- ungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2019	6 965,1	17 648,7	3 452,8	1 632,0	3 972,5	33 671,1	9 421,2	43 092,3

Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2019	17 612,7	29 484,2	8 660,2	1 639,5	6 566,1	63 962,8	9 421,2	73 384,0
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Investitionen	0,2	0,0	1,0	0,0	0,0	1,2	3 561,7	3 562,9
Nachaktivierung Gotthard-Basistunnel	0,0	419,8	273,5	14,5	37,8	745,5	0,0	745,5
Abgänge Anlagen	-204,7	-197,5	-129,4	-8,4	-49,7	-589,6	-0,2	-589,8
Umbuchungen	923,8	1 048,2	269,3	16,8	620,4	2 878,6	-2 885,8	-7,3
Stand 31. 12. 2019	18 332,1	30 754,7	9 074,6	1 662,4	7 174,6	66 998,4	10 096,9	77 095,3

Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2019	-10 647,6	-11 835,5	-5 207,4	-7,5	-2 593,6	-30 291,7	0,0	-30 291,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-544,5	-948,5	-426,6	0,0	-162,2	-2 081,8	0,0	-2 081,8
Wertbeeinträchtigungen	-0,1	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Abgänge	198,7	162,9	114,4	0,0	17,5	493,5	0,0	493,5
Umbuchungen	-6,8	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand 31. 12. 2019	-11 000,3	-12 621,1	-5 513,2	-7,5	-2 738,3	-31 880,4	0,0	-31 880,4

Nettobuchwert 31. 12. 2019	7 331,8	18 133,6	3 561,4	1 654,9	4 436,3	35 118,0	10 096,9	45 214,8
davon Leasing	75,7					75,7		75,7
davon Renditeobjekte				98,8	1 413,5	1 512,3		1 512,3
davon unbebaute Grundstücke				39,9		39,9		39,9

Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2020	18 332,1	30 754,7	9 074,6	1 662,4	7 174,6	66 998,4	10 096,9	77 095,3
Investitionen	0,8	0,0	0,7	4,8	0,0	6,2	3 538,0	3 544,3
Übernahme Ceneri-Basistunnel	0,0	1 358,0	104,8	0,0	91,2	1 554,1	0,0	1 554,1
Abgänge	-320,0	-1 013,2	-181,7	-10,8	-28,1	-1 553,7	0,0	-1 553,7
Umbuchungen	1 258,1	1 906,1	474,3	21,5	897,6	4 557,6	-4 569,0	-11,4
Stand 31. 12. 2020	19 271,0	33 005,6	9 472,8	1 677,9	8 135,3	71 562,6	9 066,0	80 628,6

Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2020	-11 000,3	-12 621,1	-5 513,2	-7,5	-2 738,3	-31 880,4	0,0	-31 880,4
Planmässige Abschreibungen	-576,9	-992,2	-428,0	0,0	-179,9	-2 177,0	0,0	-2 177,0
Wertbeeinträchtigungen	-0,2	-3,8	-0,8	0,0	-1,0	-5,8	0,0	-5,8
Abgänge	297,9	948,6	155,1	0,0	19,6	1 421,2	0,0	1 421,2
Umbuchungen	7,9	-0,5	-0,2	0,0	-7,1	0,0	0,0	0,0
Stand 31. 12. 2020	-11 271,6	-12 669,0	-5 787,2	-7,5	-2 906,7	-32 641,9	0,0	-32 641,9

Nettobuchwert 31. 12. 2020	7 999,4	20 336,6	3 685,6	1 670,4	5 228,6	38 920,7	9 065,9	47 986,6
davon Leasing	69,4					69,4		69,4
davon Renditeobjekte				108,9	1 916,9	2 025,7		2 025,7
davon unbebaute Grundstücke				38,8		38,8		38,8

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 542,3 Mio. (Vorjahr: CHF 1040,3 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 80,7 Mio. (Vorjahr: CHF 92,3 Mio.) enthalten.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 17,4 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 22,0 Mio.).

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen ausserplanmässige Abschreibungen von einzelnen Sachanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 95,6 Mio. (Vorjahr: CHF 54,5 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

Per 1. September 2020 hat die SBB AG den Ceneri-Basistunnel von der AlpTransit Gotthard AG übernommen. Durch die Übernahme erhöhte sich das Anlagevermögen der Division Infrastruktur um CHF 1555,4 Mio. Es handelt sich um eine liquiditätsunwirksame Investitionstätigkeit, da die Übertragung durch nicht rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur finanziert wird. Gleichzeitig wurden Investitionen in den Tunnelausbruch in der Höhe von CHF 1146,1 Mio. mittels Investitionsförderung der öffentlichen Hand finanziert. Diese wurden netto in die SBB AG übernommen.

Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen zurückzuführen, zum Beispiel für die Entflechtung auf der Linie Basel–Muttens, für den Bau des Eppenbergtunnels auf der Linie Olten–Aarau oder für 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 Genf und Zürich investiert. Weitere Zugänge resultierten aus Investitionen in die Bahnhöfe in Lausanne, Basel und Zürich.

21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2019	0,0	143,8	515,3	319,2	978,3
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2019	9,9	326,8	1 634,2	329,0	2 299,9
Investitionen	0,0	0,0	1,3	222,4	223,7
Nachaktivierung Gotthard-Basistunnel	0,0	0,0	1,9	0,0	1,9
Abgänge	0,0	-1,1	-82,6	0,0	-83,6
Umbuchungen	0,0	2,0	205,8	-200,6	7,3
Stand 31. 12. 2019	9,9	327,7	1 760,6	350,9	2 449,1
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2019	-9,9	-182,9	-1 118,9	-9,8	-1 321,6
Planmässige Abschreibungen	0,0	-6,1	-183,8	0,0	-189,9
Abgänge	0,0	1,0	77,9	0,0	78,9
Umbuchungen	0,0	0,0	-9,2	9,2	0,0
Stand 31. 12. 2019	-9,9	-187,9	-1 234,0	-0,7	-1 432,5
Nettobuchwert 31. 12. 2019	0,0	139,8	526,6	350,2	1 016,6
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2020	9,9	327,7	1 760,6	350,9	2 449,1
Investitionen	0,0	0,0	0,7	241,6	242,3
Übernahme Ceneri-Basistunnel	0,0	0,0	1,3	0,0	1,3
Abgänge	0,0	-1,5	-99,5	0,0	-101,0
Umbuchungen	0,0	1,6	183,1	-173,3	11,4
Stand 31. 12. 2020	9,9	327,8	1 846,2	419,1	2 603,1
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2020	-9,9	-187,9	-1 234,0	-0,7	-1 432,5
Planmässige Abschreibungen	0,0	-6,3	-193,0	0,0	-199,3
Wertbeeinträchtigungen	0,0	-1,4	-5,8	0,0	-7,3
Abgänge	0,0	1,5	94,3	0,0	95,7
Umbuchungen	0,0	2,7	-2,7	0,0	0,0
Stand 31. 12. 2020	-9,9	-191,6	-1 341,2	-0,7	-1 543,4
Nettobuchwert 31. 12. 2020	0,0	136,3	505,0	418,4	1 059,7

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 77,4 Mio. (Vorjahr: CHF 75,2 Mio.).

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen ausserplanmässige Abschreibungen von einzelnen Anlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 5,3 Mio. (Vorjahr: CHF 4,0 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

Für Erläuterungen zur Übernahme des Ceneri-Basistunnel vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau».

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	31.12.2020	31.12.2019
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	1 120,2	1 075,0
Leasingverbindlichkeiten	0,0	96,7
Finanzverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,0	1,1
Darlehen von Dritten	3,5	0,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	150,0	0,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	85,1	81,9
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1 359,9	1 254,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	2 474,4	1 934,3
Leasingverbindlichkeiten	45,2	0,0
Personalkasse	823,9	838,9
Darlehen von Dritten	102,0	105,5
Darlehen des Bundes (kommerziell)	5 000,0	4 400,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	1 005,1	1 090,3
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	9 450,7	8 368,9
Finanzverbindlichkeiten	10 810,5	9 623,6

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 586,8 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 727,7 Mio.). Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF -0,8 Mio. (Vorjahr: CHF -3,4 Mio.). Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV).

Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich im Berichtsjahr um CHF 1186,9 Mio. auf CHF 10 810,5 Mio. Diese Erhöhung ist das Resultat des negativen Free Cashflows infolge der coronabedingten Mindererträge und der Investitionen, insbesondere in Rollmaterial und Immobilien.

23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31.12.2020	31.12.2019
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	0,3	0,3
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,3	0,3
Darlehen von Kantonen (verzinst)	0,0	6,0
Total kurzfristige Darlehen	0,6	6,6
Langfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	21 754,5	19 713,4
Darlehen von Kantonen (zinslos)	2 057,8	2 010,0
Total langfristige Darlehen	23 812,3	21 723,4
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23 812,9	21 730,0

Die Übernahme des Ceneri-Basistunnels erhöht die zinslosen Darlehen des Bundes um CHF 1555,4 Mio. (vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau»). Die darüber hinausgehende Zunahme ist auf den Baufortschritt bei verschiedenen Projekten im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) zurückzuführen.

Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 711,9	3 776,2
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	16 332,0	14 257,5
Darlehen Infrastrukturfonds	1 523,4	1 492,3
Darlehen aus anderen Vereinbarungen	187,4	187,8
Kommerzielle Darlehen (vgl. Anmerkung 22)	5 150,0	4 400,0
Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund	26 904,8	24 113,7

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

24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	696,5	803,0
gegenüber Aktionär Bund	30,1	29,0
gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,4	0,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	728,1	832,7

25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	91,4	98,3
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,2	0,0
Übrige Verbindlichkeiten	127,0	67,9
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	218,6	166,3
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Erlösabgrenzungen	55,0	57,7
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	630,0	681,8
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	685,0	739,4
Andere Verbindlichkeiten	903,6	905,7

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind die Verbindlichkeiten für langfristige Mitarbeiterleistungen über CHF 180,0 Mio. enthalten.

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungs- verzicht	Bilanz	Bildung	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand
	31. 12. 2020		31. 12. 2020	2020	31. 12. 2019	2020	2019
Mio. CHF							
Patronale Fonds	9,1	0,0	9,1	9,1	0,1	-0,1	-0,1
Vorsorgeeinrichtungen	1,3	0,0	1,3	0,2	1,3	-0,2	-0,2
Total	10,4	0,0	10,4	9,3	1,4	-0,3	-0,3
Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/ Unter- deckung	Wirtschaft- licher Anteil der Organisation	Wirtschaft- licher Anteil der Organisation	Erfolgs- wirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand
	31. 12. 2020	31. 12. 2020	31. 12. 2019			2020	2019
Mio. CHF							
Patronale Fonds	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-450,0	-496,8	46,8	-354,7	-307,9	-305,5
Total	0,0	-450,0	-496,8	46,8	-354,8	-308,0	-305,6

Aus den Sanierungen der Pensionskasse SBB (PK SBB) in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 1090,3 Mio. (Vorjahr: CHF 1172,1 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 2020 auf 108,5% (Vorjahr: 105,4%) gestiegen.

26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Abgrenzung für Fahrausweise	637,5	732,9
Abgrenzung für Zinsaufwendungen	36,7	39,4
Abgrenzung für laufende Ertragssteuerverpflichtungen	1,8	4,9
Übrige Abgrenzungen	703,6	748,9
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 379,6	1 526,0

Die Abgrenzung für 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 Lieferantenrechnungen.

27 Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Kurzfristige Rückstellungen	287,5	284,7
Langfristige Rückstellungen	574,3	563,8
Rückstellungen	861,9	848,5

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Energie- bereich	Ferien/ Zeitgut- haben	Restruk- turierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1. 1. 2019	0,3	38,5	399,4	165,2	78,5	4,9	148,8	835,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2	-0,3
Bildung	3,4	0,0	0,0	28,4	0,6	2,5	101,9	136,8
Inanspruchnahme	0,0	-2,0	-10,0	-6,3	-6,2	-0,5	-44,8	-69,8
Auflösung	0,0	-0,1	-5,0	0,0	-14,8	0,0	-33,7	-53,6
Bestand 31. 12. 2019	3,6	36,4	384,4	187,3	58,1	6,9	171,9	848,5
davon kurzfristig	0,0	3,0	10,4	141,4	12,1	0,0	117,9	284,7
davon langfristig	3,6	33,4	374,0	45,9	46,0	6,9	54,0	563,8
Bestand 1. 1. 2020	3,6	36,4	384,4	187,3	58,1	6,9	171,9	848,5
Bildung	1,7	0,3	1,5	26,2	1,3	2,5	81,9	115,5
Inanspruchnahme	0,0	-1,2	-10,4	-23,3	-2,5	-0,1	-23,8	-61,4
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,1	0,0	-23,7	-35,8
Umbuchung	-4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-4,9
Bestand 31. 12. 2020	0,4	35,5	375,5	190,2	44,8	9,2	206,3	861,9
davon kurzfristig	0,0	1,8	8,9	131,8	7,7	0,0	137,4	287,5
davon langfristig	0,4	33,7	366,6	58,4	37,1	9,2	68,9	574,3

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaltlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Jahr 2020 wurden CHF 1,2 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. Für belastende Energieverträge besteht noch eine Rückstellung von CHF 375,5 Mio. Die Rückstellung Ferien/Zeitguthaben erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 2,9 Mio., insbesondere durch weitere Ansparungen der Mitarbeitenden im Lebensarbeitszeitmodell «Flexa».

Im Jahr 2020 wurden Restrukturierungsrückstellungen im Umfang von CHF 12,1 Mio. aufgelöst, da mehr betroffene Mitarbeitende als geplant innerhalb der SBB oder auf dem Arbeitsmarkt eine Beschäftigung gefunden haben.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden wurden Rückstellungen von CHF 40,4 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 19,7 Mio. verwendet. Die im Jahr 2019 gebildete Rückstellung für die Umrüstung der bestehenden Türsteuersysteme bei allen EW IV sowie bei den Fahrzeugen mit vergleichbaren Türsystemen wurde aufgrund von neuen Erkenntnissen um CHF 25,9 Mio. erhöht. Für zukünftige Sanierungszahlungen in Stiftungen, die den Mitarbeitenden ausgewählter Berufsgruppen einen vorzeitigen Ruhestand ermöglichen, wurden Rückstellungen von CHF 7,7 Mio. gebildet.

28 Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	186,8	33,8
Zunahme Vorräte und angefangene Arbeiten	-13,0	-28,2
Zunahme übriges Umlaufvermögen	-107,8	-31,2
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-104,6	47,2
Abnahme/Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-94,1	79,1
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	-132,7	100,7

Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Finanzverbindlichkeiten	22	10 810,5	9 623,6
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	23 812,9	21 730,0
Total Finanzverbindlichkeiten		34 623,4	31 353,7
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-431,8	-711,4
Nettoverschuldung		34 191,6	30 642,3
Veränderung gegenüber Vorjahr		3 549,3	1 772,8

Die verzinsliche Nettoverschuldung nahm um CHF 1466,4 Mio. auf CHF 10378,7 Mio. zu (Vorjahr: CHF 8912,3 Mio.). Sowohl die verzinsliche Verschuldung für die Finanzierung der coronabedingten Mindererträge und 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	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	42,2	35,9
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	3 046,5	2 360,8
Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter	494,5	517,4
Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven	3 583,2	2 914,0

Die weiteren Verpflichtungen mit Eventualcharakter 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 den Betrieb und die 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 eine Nachschusspflicht für die Partner.

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 vollständiger Übernahme der Fahrzeuge abschliessend bestimmt werden.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Investitionsverpflichtungen	5 880,0	6 660,9
Verpflichtungen im Energiebereich	1 131,2	1 176,7
Übrige	2 843,0	2 537,9
Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen	9 854,2	10 375,6

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Fällig innerhalb eines Jahres	9,5	9,1
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	38,0	40,3
Fällig später als 5 Jahre	70,5	84,2
Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	118,1	133,7

Transaktionen mit nahestehenden Personen.

Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100 Prozent der Aktien der SBB AG. Bezüglich der 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 5940,4 Mio. (Vorjahr: CHF 3896,8 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	2020	2019
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	317,6	320,5
Beitrag an Defizit des Regionalen Personenverkehrs Covid-19-Gesetz	65,6	0,0
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 501,3	1 408,0
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	275,1	294,0
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	273,1	269,9
Nachtrag Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag Covid-19-Gesetz	109,9	0,0
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	147,9	136,8
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	1,2	0,9
Beitrag an den alpenquerenden kombinierten Verkehr Covid-19-Gesetz	0,3	0,0
Beitrag an den Schweizerischen Schienengüterverkehr Covid-19-Gesetz	19,0	0,0
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	2 711,1	2 430,1
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	2 041,1	1 403,7
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen, insb. Tunnelausbruch Ceneri	1 188,3	63,0
Total Leistungen Bund	5 940,4	3 896,8
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	347,0	364,0
Beitrag an Defizit des Regionalen Personenverkehrs Covid-19-Gesetz	81,9	0,0
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	9,4	8,0
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	438,3	372,0
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	41,8	75,7
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	38,5	29,4
Total Leistungen Kantone	518,6	477,0
Total Leistungen der öffentlichen Hand	6 459,0	4 373,8

Betreffend Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund ZVV wird auf Anmerkung 2 «Leistungen der öffentlichen Hand» verwiesen. Zur Übernahme des Ceneri-Basistunnels wird auf Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau» verwiesen.

Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Betriebsertrag	199,6	263,3
Betriebsaufwand	-28,5	-33,2
Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften	171,0	230,1

Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den assoziierten Gesellschaften werden in der Anmerkung 15 «Forderungen aus Lieferungen und Leistungen» sowie in der Anmerkung 24 «Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen» separat ausgewiesen.

Im Betriebsertrag sind Arbeiten im Umfang von CHF 38,3 Mio. (Vorjahr: CHF 17,5 Mio.) für die AlpTransit Gotthard AG enthalten. Diese wurden von der SBB AG im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels zu vom Bundesamt für Verkehr vorgegebenen Bedingungen geleistet.

Im Jahr 2020 übernahm die AlpTransit Gotthard AG Unterhaltsleistungen für Anlagen im Eigentum der SBB im Wert von CHF 0,4 Mio. (Vorjahr: keine).

Zudem hat die AlpTransit Gotthard AG im Berichtsjahr die aktivierbaren Teile des Ceneri-Basistunnels zu den Anschaffungskosten von CHF 1555,4 Mio. an die SBB AG übertragen (vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau»).

Transaktionen mit Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Kurzfristige Darlehen und Kontokorrente	86,7	83,5
Langfristige Darlehen	1 005,1	1 090,3
Darlehen gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen	1 091,9	1 173,8

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 81,9 Mio. (Vorjahr: CHF 78,7 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand für die Darlehen betrug CHF 46,9 Mio. (Vorjahr: CHF 50,0 Mio.). Der Zinssatz widerspiegelt die Renditeerwartung der Pensionskasse im Zeitpunkt der Sanierung. Für rund einen Viertel des Zinses werden die Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden in Anspruch genommen.

Finanzinstrumente.

Das langfristig ausgelegte Investitionsprogramm der SBB im Zusammenhang mit Rollmaterialbeschaffungen und Immobilienentwicklungsprojekten wird möglichst fristenkongruent finanziert. Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen innerhalb der entsprechenden Risikolimiten abgesichert.

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- volumen	Werte		Kontrakt- volumen	Werte	
			aktiv	passiv		aktiv	passiv
Mio. CHF		31. 12. 2020	31. 12. 2020	31. 12. 2020	31. 12. 2019	31. 12. 2019	31. 12. 2019
Währungen	Absicherung	494,0	3,3	2,2	549,2	11,6	1,4
Zinsen	Absicherung	1 232,1	0,0	202,9	1 232,1	0,7	165,5
Übrige Basiswerte	Absicherung	604,9	36,4	34,6	303,9	17,0	14,3
Finanzinstrumente		2 331,1	39,7	239,6	2 085,1	29,4	181,2

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.

Das deutlich tiefere Zinsumfeld beeinflusste den Marktwert der Absicherungsinstrumente negativ.

Konzerninterne Absicherung von Währungsrisiken (Transaktionsrisiken).

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken (Transaktionsrisiken).

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

Mio. CHF	2020	2019
Personenverkehr	-3,7	-2,3
Immobilien	-0,1	0,0
Güterverkehr	4,3	4,2
Infrastruktur	-3,1	2,1

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

Risikomanagement.

Die SBB betreiben ein an ISO 31000:2018 angelehntes und mit der Strategie sowie Finanzplanung abgestimmtes, konzernweites Risikomanagement. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen wesentliche Risiken identifiziert, beurteilt sowie Massnahmen zur Risikosteuerung definiert und überprüft. Die Risk Owner sind für die Risiken in ihrem Verantwortungsbereich und für die operative Umsetzung zuständig. Das Risk Management ist eine Führungsaufgabe und in die Tätigkeiten, Prozesse und Entscheidungsfindungen integriert.

Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung durch die Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report sowie mit dem Risiko-Update inklusive Massnahmen-Controlling. Der Corporate Risk Report umfasst unter anderem die aktuellen Toprisiken der SBB. Eine konzernweit einheitliche Risikobewertungsmatrix und die Risiko-Cluster bilden die Grundlage für eine standardisierte Bewertung und Berichterstattung über die Risiken gemäss der Risk Policy und der Konzernweisung SBB.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich am 8. und 9. Dezember 2020 mit dem Corporate Risk Report 2020 befasst und den Bericht genehmigt. Der Corporate Risk Report bildet die Ausgangslage für die nachfolgend beschriebenen Risikoprozesse.

Risikomanagement und Internes Kontrollsystem (IKS) SBB.

Mit dem implementierten Internen Kontrollsystem 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. Corporate Treasury ist für die Bewirtschaftung dieser Risiken konzernweit, innerhalb der Vorgaben von Risikolimiten, verantwortlich.

Zinsänderungsrisiken.

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die 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. Das operative Zinsrisiko ist über eine Jahres- (aktuelles Jahr) und eine Mehrjahreslimite begrenzt. Die Einhaltung der Limiten wird monatlich überprüft. Corporate Treasury orientiert sich an fünf Steuergrössen, um eine ausgewogene und adäquate Finanzierungsstruktur sicherzustellen.

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. Das Währungsrisiko ist über zwei Limiten (EUR und USD) und einen Risikohorizont von zwölf Monaten begrenzt. Die Einhaltung der Limiten wird monatlich überprüft.

Energiepreisrisiken.

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 (vor allem Forwards, Swaps, Länder-Spreads) sowie in geringem Umfang durch Optionen auf künftige Energiepreise limitiert.

Liquiditätsrisiken.

Zur systematischen Erfassung der Liquiditätsrisiken führt Corporate Treasury 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 Finanzierungen gesteuert.

Zur Liquiditätssicherung bestehen eine operative Liquiditätsreserve und bestätigte kurzfristige Kreditlinien. Die operative Liquiditätsreserve wurde aufgrund der Coronasituation temporär erhöht. Zudem wurde im Juli der Rahmen für die Aufnahme von festen Vorschüssen für kurzfristige Liquiditätsengpässe bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung um CHF 550,0 Mio. erhöht.

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. Die Verfügbarkeit der Bundesfinanzierung ist in den strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB sowie in einer Vereinbarung mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung geregelt.

Im Weiteren verfügt die SBB über Kreditlinien 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 über ein langfristiges Kreditrating von mindestens BBB (Investment Grade) einer anerkannten Ratingagentur (oder gleichwertiger, nach nachvollziehbaren Kriterien gemessener Ratings) aufweisen. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Kreditlimite pro Gegenpartei.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 25. Februar 2021 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

Partnerstrategie SBB Cargo AG.

Die Swiss Combi AG, bestehend aus Schweizer Logistikdienstleistern, hat 35 Prozent der SBB Cargo AG übernommen und wurde Partnerin des führenden Gütertransportunternehmens der Schweiz. Die Partnerschaft stärkt die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene und erhöht die Auslastung im System-Wagenladungsverkehr und im Kombinierten Verkehr nachhaltig. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in der Logistikkette der Kunden weiter steigen.

Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2019–2022 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 84,2 Mio. (Vorjahr: CHF 178,2 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 wurde. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 102.

Im Übrigen 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	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Angaben zur Erfolgsrechnung						
Betriebsertrag	4 394,3	5 184,4	867,3	876,0	888,7	943,4
davon						
Verkehrserträge	2 546,2	3 558,5	0,0	0,0	806,7	886,4
Leistungen der öffentlichen Hand	857,1	728,7	0,0	0,0	21,0	0,9
Mieterträge Liegenschaften	3,1	6,6	683,0	687,8	0,8	1,0
Betriebsaufwand	-4 994,1	-4 928,5	-634,0	-600,3	-922,6	-943,3
davon						
Personalaufwand	-1 860,6	-1 838,0	-127,6	-130,0	-399,1	-387,6
Abschreibungen	-670,5	-615,7	-216,7	-200,9	-32,5	-28,1
Bahnbetriebsleistungsaufwand	-1 100,9	-1 156,9	-1,3	-0,9	-249,5	-292,2
Betriebsergebnis/EBIT	-599,8	255,9	233,3	275,7	-33,9	0,1
Übriger Erfolg	-68,9	-41,4	-21,4	30,5	7,6	2,9
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/ PK-Darlehen	0,0	0,0	-201,8 ¹	-295,8 ¹	0,0	0,0
Divisions-/Konzernergebnis	-668,7	214,5	10,1	10,4	-26,4	3,0

¹ Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil (CHF 32,4 Mio., Vorjahr: CHF 32,4 Mio.) beträgt die Ausgleichszahlung CHF 234,2 Mio. (Vorjahr: CHF 328,2 Mio.).

Angaben zum Cashflow						
Cashflow aus Betriebstätigkeit	-140,5	950,9	166,5	88,7	-19,3	10,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-1 198,6	-884,3	-479,6	-364,3	-30,2	-32,6
Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-1 339,1	66,6	-313,2	-275,6	-49,5	-22,1
Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	70,4	38,7	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-1 268,7	105,2	-313,2	-275,6	-49,6	-22,2

	31. 12. 2020	31. 12. 2019	31. 12. 2020	31. 12. 2019	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Angaben zur Bilanz						
Aktiven	10 624,4	11 403,6	6 526,5	6 225,4	710,7	689,0
Umlaufvermögen	1 451,0	2 721,4	39,9	47,7	254,3	231,9
Anlagevermögen	9 173,4	8 682,2	6 486,6	6 177,7	456,3	457,0
davon						
Fahrzeuge	7 130,2	6 502,7	4,4	5,6	331,4	343,4
Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	480,6	475,5	5,5	3,1	8,4	9,0
Grundstücke und Gebäude	105,3	97,6	4 719,4	4 151,5	13,1	13,1
Sachanlagen im Bau	868,7	981,1	1 127,7	1 440,8	29,8	25,3
Passiven	10 624,4	11 403,6	6 526,5	6 225,4	710,7	689,0
Fremdkapital	5 478,1	5 584,0	5 689,4	5 398,4	502,4	602,3
davon						
Finanzverbindlichkeiten	3 540,8	3 635,9	5 485,7	5 172,5	314,4	401,6
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	488,6	444,7	0,0	0,0	0,8	0,9

Infrastruktur		Konzernbereiche		Eliminationen		Total SBB	
2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
4 565,1	4 506,4	1 077,3	1 095,7	-2 577,0	-2 742,0	9 215,7	9 863,9
1 100,8	1 250,4	0,0	0,0	-1 108,9	-1 256,3	3 344,9	4 439,0
2 271,3	2 072,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3 149,4	2 802,1
2,0	2,3	0,0	0,0	-143,0	-138,5	546,0	559,2
-4 751,4	-4 631,0	-1 025,6	-1 035,0	2 597,3	2 761,5	-9 730,5	-9 376,7
-1 536,5	-1 548,3	-626,3	-617,4	190,4	207,7	-4 359,7	-4 313,6
-1 540,9	-1 449,7	-36,6	-48,9	0,0	0,0	-2 497,1	-2 343,3
-103,0	-96,6	-3,3	-2,4	1 070,9	1 214,2	-387,2	-334,9
-186,3	-124,6	51,7	60,7	20,3	19,5	-514,7	487,2
-9,5	-2,8	12,9	11,2	-23,0	-24,1	-102,3	-23,7
150,0	150,0	51,8	145,8	0,0	0,0	0,0	0,0
-45,8	22,5	116,4	217,7	-2,7	-4,7	-617,0	463,5

48,8	102,0	155,3	222,2	-0,2	0,2	210,7	1 374,4
-2 000,5	-2 350,4	-31,0	-158,3	0,0	0,0	-3 739,9	-3 789,9
-1 951,7	-2 248,4	124,4	63,9	-0,2	0,2	-3 529,3	-2 415,5
1 958,5	2 084,2	0,0	0,0	0,0	0,0	2 028,8	2 122,8
6,8	-164,2	124,4	63,9	-0,2	0,2	-1 500,5	-292,7

31. 12. 2020	31. 12. 2019	31. 12. 2020	31. 12. 2019	31. 12. 2020	31. 12. 2019	31. 12. 2020	31. 12. 2019
33 539,2	31 634,9	11 392,2	11 660,3	-11 458,1	-12 695,1	51 335,0	48 918,0
420,6	530,5	1 251,4	1 709,5	-1 658,2	-3 130,1	1 759,1	2 110,9
33 118,6	31 104,4	10 140,8	9 950,8	-9 799,9	-9 565,0	49 575,9	46 807,1
533,0	479,5	0,4	0,5	0,0	0,0	7 999,4	7 331,8
19 842,1	17 646,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20 336,6	18 133,6
2 037,8	1 807,2	23,4	21,7	0,0	0,0	6 899,0	6 091,2
7 032,0	7 642,0	7,7	7,6	0,0	0,0	9 065,9	10 096,9
33 539,2	31 634,9	11 392,2	11 660,3	-11 458,1	-12 695,1	51 335,0	48 918,0
25 460,8	23 504,3	12 476,7	12 676,7	-11 110,9	-12 299,1	38 496,5	35 466,7
1 053,1	1 051,5	11 456,1	11 568,7	-11 039,6	-12 206,6	10 810,5	9 623,6
23 323,4	21 284,4	0,0	0,0	0,0	0,0	23 812,9	21 730,0

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %	Beteiligung SBB %	Erf	Seg	
			31. 12. 2020	31. 12. 2019			
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF	9000,00	9000,00	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 en liquidation, 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	71,18	29,54	41,50	41,50	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	204,10	65,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	0,65	65,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,02	65,00	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
SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam	EUR	0,10	0,08	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	0,03	33,15	51,00	V	G
RAAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,18	17,58	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 Rapperswil-Auenstein AG, Aarau (fusioniert)	CHF	0,00	0,00	0,00	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

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

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

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.



Deloitte AG
General-Guisan-Quai 38
8022 Zürich
Schweiz

Phone: +41 (0)58 279 6000
Fax: +41 (0)58 279 6600
www.deloitte.ch

Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB bestehend aus Konzernerfolgsrechnung, Konzernbilanz, Konzerngeldflussrechnung, Konzerneigenkapitalnachweis und Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 76 - 102) für das am 31. Dezember 2020 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.

Deloitte.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2020
abgeschlossene Geschäftsjahr

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2020 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.

Sonstiger Sachverhalt

Die Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 20. Februar 2020 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu dieser Konzernrechnung abgegeben hat.

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.

Deloitte AG



Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor



Robert Renz
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 25. Februar 2021

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2020	2019
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	2 638,7	3 632,0
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 914,1	2 593,7
Mieterträge Liegenschaften		551,6	564,2
Nebenerträge	3	1 057,8	955,6
Eigenleistungen		1 228,2	1 201,3
Total Betriebsertrag		8 390,5	8 946,8
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-737,5	-716,0
Personalaufwand	4	-3 775,3	-3 735,8
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-2 057,8	-1 854,1
Wertanpassungen auf Beteiligungen		-44,9	-14,6
Abschreibungen auf Sachanlagen		-2 149,7	-2 011,9
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		-205,3	-188,4
Total Betriebsaufwand		-8 970,4	-8 520,9
Betriebsergebnis/EBIT		-580,0	425,9
Finanzertrag		22,0	30,2
Finanzaufwand		-112,4	-107,2
Ordentliches Ergebnis		-670,4	348,9
Erfolg aus Immobilienveräusserungen		44,6	84,2
Verlust/Gewinn vor Steuern		-625,8	433,1
Ertragssteuern		-12,7	-9,0
Jahresverlust/-gewinn	6	-638,5	424,1

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		396,2	614,1
Wertschriften und kurzfristige verzinsliche Forderungen		147,4	110,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	258,9	439,5
Andere Forderungen		105,6	148,3
Vorräte und angefangene Arbeiten		356,2	342,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen		424,7	314,1
Total Umlaufvermögen		1 688,9	1 969,3
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	8	1 236,9	1 363,7
Beteiligungen		675,0	593,9
Sachanlagen		37 138,2	33 267,7
Sachanlagen im Bau		8 864,1	9 959,2
Immaterielle Anlagen		1 003,7	970,5
Total Anlagevermögen		48 917,8	46 155,0
Total Aktiven		50 606,8	48 124,2

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	697,6	784,8
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	1 729,4	1 564,4
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12	182,4	136,1
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 249,0	1 401,1
Kurzfristige Rückstellungen	13	254,1	237,6
Total kurzfristiges Fremdkapital		4 112,5	4 124,1
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	9 475,7	8 338,4
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	23 333,4	21 299,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12	684,8	739,2
Langfristige Rückstellungen	13	657,4	641,6
Total langfristiges Fremdkapital		34 151,2	31 018,6
Total Fremdkapital		38 263,8	35 142,7
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserven EBG 67 (Infrastruktur)		-20,0	43,4
Reserven PBG 36 (Regionaler Personenverkehr)		-9,1	-20,0
Freie Gewinnreserven		1 800,0	1 400,0
Bilanzverlust/-gewinn			
Gewinnvortrag		210,7	134,1
Jahresverlust/-gewinn	6	-638,5	424,1
Total Eigenkapital		12 343,0	12 981,5
Total Passiven		50 606,8	48 124,2

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

Anmerkungen zur Jahresrechnung.

Allgemeines.

Die vorliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern (SBB AG), wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957–963b OR) erstellt. Die Jahresrechnung stellt die wirtschaftliche Lage der SBB AG so dar, dass sich Dritte ein zuverlässiges Urteil bilden können. Als Beteiligungen gelten Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt zu mindestens 20 Prozent beteiligt ist. Beteiligte sind der Bund als Aktionär der SBB AG sowie die Organisationen, die vom Bund beherrscht werden.

Einfluss der Coronapandemie auf die Finanzberichterstattung.

Die SBB AG ist stark von der Coronapandemie betroffen (vgl. «Anmerkungen zur Konzernrechnung»). Der daraus entstandene Verlust wurde durch Sonderzahlungen der öffentlichen Hand vermindert (vgl. Anmerkung 2 «Leistungen der öffentlichen Hand»).

Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2020 einen Deckungsgrad von 108,5% (Vorjahr: 105,4%) aus. Per 31. Dezember 2020 besteht eine Vorsorgeverpflichtung von CHF 450,0 Mio. (Vorjahr: CHF 496,8 Mio.).

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 45,0 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.

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.

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 2020 weitergeführt und die Kosten von CHF 1,2 Mio. der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 35,5 Mio.

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.

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	2020	2019
Personenverkehr	2 354,2	3 318,4
Betriebsleistungen	37,2	46,9
Infrastruktur (Trassenertrag)	247,4	266,6
Verkehrserträge	2 638,7	3 632,0

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2020	2019	
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr			
Bund	239,2	239,6	
Beitrag des Bundes an Defizit des Regionalen Personenverkehrs	Covid-19-Gesetz	59,7	0,0
Kantone	266,1	281,6	
Beitrag der Kantone an Defizit des Regionalen Personenverkehrs	Covid-19-Gesetz	77,8	0,0
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	642,8	521,2	
Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung			
Abschreibung Infrastruktur	1 474,9	1 382,0	
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	269,5	289,2	
Betriebsbeitrag Infrastruktur	260,7	258,1	
Nachtrag Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	Covid-19-Gesetz	109,9	0,0
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	2 115,0	1 929,4	
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen			
Bund	146,9	135,1	
Kantone	9,4	8,0	
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	156,3	143,1	
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 271,3	2 072,5	
Leistungen der öffentlichen Hand	2 914,1	2 593,7	

3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2020	2019
Dienstleistungen	208,7	198,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	143,9	133,3
Erträge aus Vermietungen	78,3	68,9
Energieerträge	135,9	117,8
Geldwechsel	23,7	35,8
Provisionen	18,6	85,6
Drucksachen- und Materialverkäufe	66,6	71,6
Kostenbeteiligungen	277,0	129,0
Übrige Nebenerträge	105,1	115,0
Nebenerträge	1 057,8	955,6

4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2020	2019
Lohnaufwand	2 586,6	2 522,3
Personalmiete	604,2	615,4
Sozialversicherungsaufwand	467,0	462,2
Übriger Personalaufwand	117,6	135,9
Personalaufwand	3 775,3	3 735,8

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2020	2019
Bahnbetriebsleistungen	279,9	196,8
Miete von Anlagen	64,9	59,1
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	554,1	524,9
Fahrzeugaufwand	199,5	193,5
Energieaufwand	264,1	234,7
Verwaltungsaufwand	109,4	118,7
Informatikaufwand	208,7	189,3
Werbeaufwand	37,9	66,4
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	69,2	64,9
Vorsteuerkürzungen auf Abgeltungen und Leistungen der öffentlichen Hand	96,8	93,1
Übriger Betriebsaufwand	173,3	112,6
Sonstiger Betriebsaufwand	2 057,8	1 854,1

6 Jahresverlust/-gewinn.

Mio. CHF	2020	2019
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	-151,2	10,9
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	-63,4	-23,9
Jahresverlust/-gewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	-424,0	437,1
Jahresverlust/-gewinn	-638,5	424,1

7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	233,3	313,7
gegenüber Beteiligten	9,1	108,0
gegenüber Beteiligungen	23,9	23,9
Wertberichtigungen	-7,5	-6,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	258,9	439,5

8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Wertschriften des Anlagevermögens	34,3	34,3
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	963,9	1 059,0
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,1	1,1
Arbeitgeberbeitragsreserven	9,1	0,0
Übrige Finanzanlagen	228,6	269,2
Finanzanlagen	1 236,9	1 363,7

Die SBB AG hat 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 AG der SBB Cargo AG eine auf CHF 45,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage.

9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	650,1	738,1
gegenüber Beteiligten	34,9	33,9
gegenüber Beteiligungen	12,7	12,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	697,6	784,8

10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Bankverbindlichkeiten	3 650,1	3 059,3
Leasingverbindlichkeiten	45,2	96,7
Personalkasse	823,9	838,9
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	445,6	335,9
Darlehen des Bundes (kommerziell)	5 150,0	4 400,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	1 090,3	1 172,1
Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11 205,1	9 902,9

11 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 349,7	3 464,2
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	16 324,3	14 254,9
Darlehen Infrastrukturfonds Bund	1 446,4	1 415,3
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	183,2	183,2
Darlehen Kantone	2 029,9	1 981,8
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23 333,4	21 299,4

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrentguthaben gegenüber dem Bund von CHF 41,7 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: CHF 28,2 Mio.).

12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	63,8	75,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,2	0,0
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	118,4	61,1
Langfristige Erlösabgrenzungen	54,8	57,4
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	630,0	681,8
Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	867,2	875,3

13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Umweltaltlasten	35,5	36,4
Belastende Energieverträge	358,4	358,4
Sanierung Energiebereich	17,1	26,0
Ferien/Zeitguthaben	154,2	151,8
Restrukturierung	29,7	41,5
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	189,7	170,0
Übrige Rückstellungen	126,8	95,1
Rückstellungen	911,5	879,2

Die Rückstellung Belastende Energieverträge deckt die erwarteten Verluste, die sich aus der aktuellen Marktpreisprognose ergeben, des Kraftwerks Nant de Drance ab. Weitere Erläuterungen zu den Rückstellungen im Energiebereich vgl. Anmerkung auf Seite 107. Die Rückstellung Fahrzeuginstandhaltung wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 50,6 Mio. (Vorjahr: CHF 54,7 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge, an denen im Berichtsjahr keine grossen Instandhaltungsarbeiten vorgenommen wurden, um CHF 70,4 Mio. (Vorjahr: CHF 72,0 Mio.).

14 Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Verzinsliche Verbindlichkeiten	10	11 205,1	9 902,9
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	23 333,4	21 299,4
Total Finanzverbindlichkeiten		34 538,5	31 202,3
./. Flüssige Mittel und kurzfristige verzinsliche Forderungen		-543,6	-724,7
Nettoverschuldung		33 994,9	30 477,5
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		3 517,4	1 893,9

Weitere Angaben.

Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 25 541 (Vorjahr: 24 727).

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 (Poolteilkonten) ausüben.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	7 355,1	7 781,0
Fällig später als 5 Jahre	2 137,8	2 212,4
Total	9 493,0	9 993,4

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. 2020	31. 12. 2019
Bürgschaften und Garantien	117,7	181,5
Total	117,7	181,5

Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Leasinganlagen	69,4	75,7
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	2 979,0	2 286,1
Total	3 048,4	2 361,8

Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	416,1	332,6
Andere	299,7	320,0
Total	863,0	799,8

Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für den Betrieb und die 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 vollständiger 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 25. Februar 2021 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, Reklassi- fikation	Abschrei- bungen	Abgänge	Netto- buchwert
	1. 1. 2020					31. 12. 2020
Gebäude und Grundstücke	1 452,1	100,3	219,7	-29,9	-69,6	1 672,6
Kunstbauten	7 759,1	875,8	-151,4	-214,8	-6,5	8 262,2
Brücken	1 397,4	206,8	85,1	-46,9	-2,4	1 640,0
Tunnel	4 611,5	656,9	707,1	-142,7	0,0	5 832,7
Übrige Kunstbauten	1 750,3	12,1	-943,6	-25,2	-4,1	789,4
Fahrbahnanlagen	5 382,2	261,4	1 663,3	-390,7	-28,5	6 887,7
Gleise	2 861,2	182,9	390,8	-214,5	-9,6	3 210,8
Weichen	1 551,3	64,1	145,0	-114,3	-15,5	1 630,6
Übrige Fahrbahnanlagen	969,7	14,4	1 127,6	-61,9	-3,4	2 046,4
Bahnstromanlagen	1 919,6	90,1	146,0	-112,5	-22,8	2 020,4
Fahrleitungsanlagen	984,1	81,8	81,8	-75,0	-4,2	1 068,5
Übrige Bahnstromanlagen	935,5	8,3	64,2	-37,6	-18,6	951,8
Sicherungsanlagen	2 341,5	140,4	173,1	-242,3	-22,3	2 390,3
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	1 780,8	140,1	109,4	-182,7	-13,8	1 833,8
Übrige Sicherungsanlagen	560,6	0,3	63,6	-59,6	-8,5	556,5
Niederspannungs- und Telekomanlagen	1 571,6	98,7	218,1	-212,2	-30,1	1 646,1
Niederspannungsverbraucher	1 164,3	75,2	67,7	-131,8	-27,0	1 148,4
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	407,3	23,5	150,3	-80,4	-3,1	497,6
Publikumsanlagen	658,3	0,0	77,3	-36,8	-3,3	695,5
Perrons und Zugänge	610,5	0,0	87,4	-34,8	-1,0	662,1
Übrige Publikumsanlagen	47,8	0,0	-10,1	-2,1	-2,3	33,4
Fahrzeuge Infrastruktur	468,1	0,1	104,9	-45,0	-1,2	527,0
Schienenfahrzeuge	428,8	0,1	98,1	-37,6	-0,1	489,4
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	39,3	0,0	6,8	-7,4	-1,1	37,7
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	377,0	6,5	70,5	-86,6	-5,5	361,9
Anlagen im Bau	7 429,5	1 935,4	-2 521,4	0,0	0,0	6 843,4
Total	29 359,0	3 508,7	0,0	-1 370,8	-189,8	31 307,1
Total Anschaffungswerte	45 413,9					47 567,5
Total kumulierte Wertberichtigungen	-16 054,9					-16 260,4
Total Nettobuchwert	29 359,0					31 307,1

Die Zugänge der Anlagen enthalten die Investitionen der Sparte Infrastruktur von CHF 1948,2 Mio. (Vorjahr: CHF 2232,9 Mio.). Zusätzlich wurden Anlagen inklusive der zugehörigen Darlehen der öffentlichen Hand von der AlpTransit Gotthard AG sowie von Infrastruktur Energie übernommen. Diese belasten die Investitionsrechnung der Sparte Infrastruktur nicht.

Für die Details zum Anlagenzugang Ceneri-Basistunnel verweisen wir auf die Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau» des Konzernberichts.

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

Mio. CHF	2020	2019
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 296,5	1 248,5
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	74,3	76,8
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	92,6	47,6
Total	1 463,4	1 372,9

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Anlagegruppen	Total Investitionen	davon zulasten Erfolgsrechnung	davon Zugänge von Anlagen
Mio. CHF	2020	2020	2020
Gebäude und Grundstücke	49,1	8,1	41,0
Kunstabauten	425,8	78,2	347,6
Brücken	158,7	33,8	124,9
Tunnel	164,0	24,5	139,4
Übrige Kunstbauten	103,1	19,8	83,3
Fahrbahnanlagen	750,8	125,3	625,5
Gleise	505,8	86,7	419,1
Weichen	231,0	36,9	194,1
Übrige Fahrbahnanlagen	14,0	1,7	12,2
Bahnstromanlagen	211,8	30,9	180,9
Fahrleitungsanlagen	140,2	21,6	118,7
Übrige Bahnstromanlagen	71,5	9,3	62,2
Sicherungsanlagen	296,4	69,1	227,4
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	217,8	61,7	156,0
Übrige Sicherungsanlagen	78,7	7,4	71,3
Niederspannungs- und Telekomanlagen	202,3	18,9	183,3
Niederspannungsverbraucher	115,4	10,8	104,5
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	86,9	8,1	78,8
Publikumsanlagen	212,1	35,6	176,5
Perrons und Zugänge	206,3	34,8	171,4
Übrige Publikumsanlagen	5,8	0,7	5,1
Fahrzeuge Infrastruktur	73,6	0,6	73,1
Schienenfahrzeuge	73,6	0,6	73,1
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	135,5	42,6	92,9
Total	2 357,5	409,3	1 948,2

Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden aus Mitteln der öffentlichen Hand für Erneuerungen von CHF 1568,7 Mio. (Vorjahr: CHF 1793,2 Mio.) und für Ausbauten von CHF 738,8 Mio. (Vorjahr: CHF 822,8 Mio.) sowie aus eigenen Mitteln von CHF 50,0 Mio. (Vorjahr: CHF 25,0 Mio.) finanziert.

Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
				31. 12. 2020	31. 12. 2019
Personenverkehr und Tourismus					
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
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 en liquidation, 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	71,18	29,54	41,50	41,50
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
Güterverkehr und Spedition					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	204,10	65,00	100,00
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
RAIpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	0,00
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	0,00
Kraftwerke					
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 Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau (fusioniert)	CHF	0,00	0,00	0,00	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
Liegenschaften und Parking					
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
Diverses					
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

Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die Genehmigung der Jahresrechnung, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen.

Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2020 wie folgt auszugleichen:

Mio. CHF	31. 12. 2020
Gewinnvortrag Vorjahr	147,3
Reserveentnahme Sparte Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	63,4
Gewinnvortrag	210,7
Jahresverlust	-638,5
Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung	-427,9
Ausgleich des verbleibenden Bilanzverlust	
Reserveentnahme Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	151,2
Verrechnung mit der freiwilligen Gewinnreserve	400,0
Vortrag auf neue Rechnung	123,3

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.

Deloitte.

Deloitte AG
General-Guisan-Quai 38
8022 Zürich
Schweiz

Phone: +41 (0)58 279 6000
Fax: +41 (0)58 279 6600
www.deloitte.ch

Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 105 - 116) für das am 31. Dezember 2020 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 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2020
abgeschlossene Geschäftsjahr

Sonstiger Sachverhalt

Die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 20. Februar 2020 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu dieser Jahresrechnung abgegeben hat.

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.

Deloitte AG

Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Robert Renz
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 25. Februar 2021

Rechtlicher Hinweis.

Der Geschäftsbericht 2020 der SBB ist auf der Website [sbb.ch/geschaeftsbericht](https://www.sbb.ch/geschaeftsbericht) in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

Herausgeberin.

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

