

SBB Konzern

Mio. CHF	2004	2003
Personenverkehrsertrag	1 870	1 796
Güterverkehrsertrag	1 028	990
Betriebsergebnis vor Zuweisung		
Rückstellung FER 16	251,1	177,3
Betriebsergebnis nach Zuweisung		
Rückstellung FER 16	101,1	45,3
Konzerngewinn	42,6	24,9
Bilanzsumme	28 636	28 779
Eigenkapital	11 728	11 683

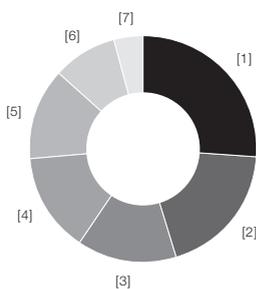
Leistungszahlen

Beförderte Personen (Mio.)	253,4	250,9
Personenkilometer (Mio.)	12 565	12 300
Generalabonnemente ¹	280 930	263 707
Halbtaxabonnemente (Mio.) ¹	1,90	1,92
Beförderte Tonnen (Mio.)	57,95	54,78
Tonnenkilometer (Mio.)	10 117	9 936
Zugkilometer (Mio.) ²	139,1	137,5
Trassenkilometer (Mio.)	141,2	137,3
Durchschnittlicher Personalbestand	28 351	28 707

1 Ende Jahr im Umlauf
2 Normalspur-Strecken

Der SBB-Franken

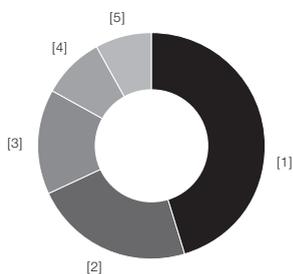
Ertrag: Woher er kommt



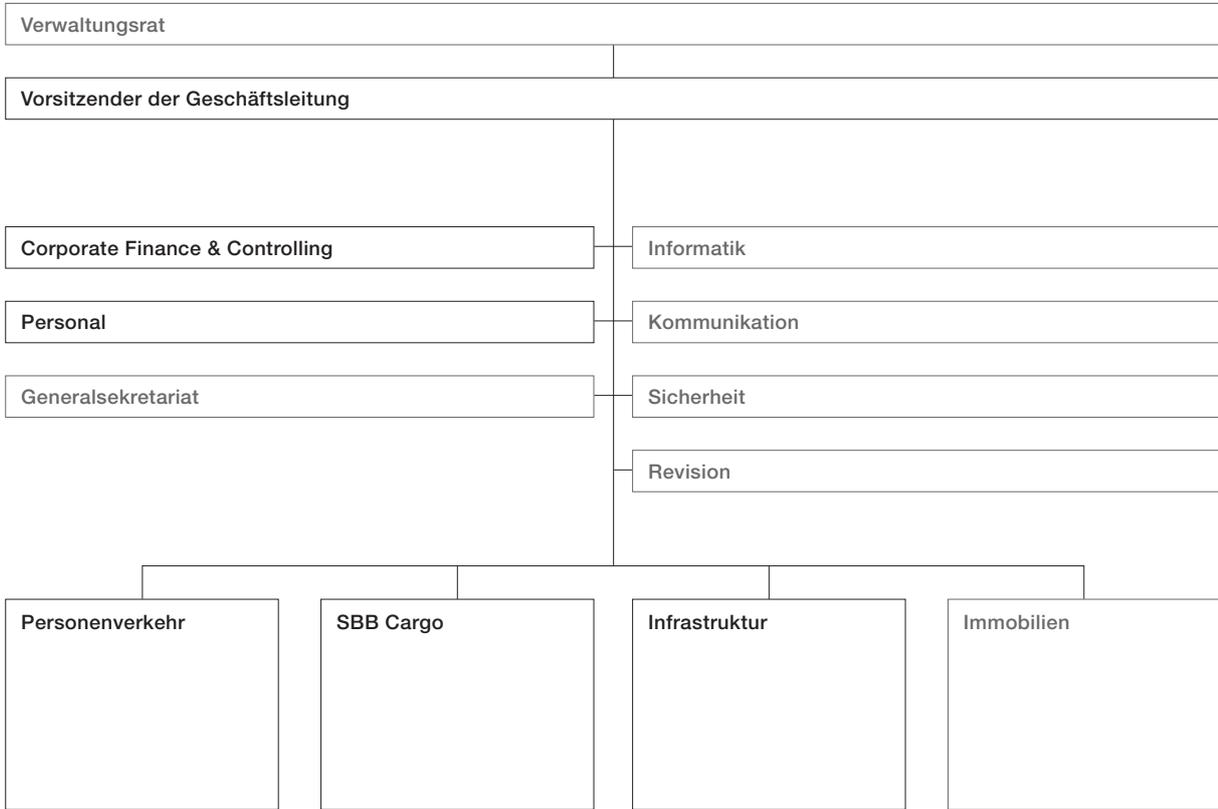
- [1] Personenverkehr 26 Rp.
- [2] Leistungen des Bundes für Infrastruktur 19 Rp.
- [3] Güterverkehr 15 Rp.
- [4] Anderes 14 Rp.
- [5] Nebenertrag 13 Rp.
- [6] Abgeltungen 9 Rp.
- [7] Mieten 4 Rp.

Der SBB-Franken

Aufwand: Wohin er geht



- [1] Personal 45 Rp.
- [2] Sonstiges 23 Rp.
- [3] Abschreibungen 15 Rp.
- [4] Nicht aktivierbare Investitionen 9 Rp.
- [5] Material 8 Rp.



Mitglied der Geschäftsleitung







Time	Origin	Destination	Price
9 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
9 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
9 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
10 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
10 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
10 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
11 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
16 36 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
16 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 16 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 36 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 16 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 36 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
22 44 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
23 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
23 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
23 44 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9

Zeichenerklärung

- S S-Bahn
- ⊙ Selbstkontrolle. Kein Billetverkauf im Zug. Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis bezahlen einen besonderen Zuschlag
- Ⓜ Montag-Freitag ohne alle Feiertage
- Ⓣ Täglich ohne Samstage
- Ⓢ Samstage, Sonn- und alle Feiertage
- ⓂⓈ Montags-Samstags ohne alle Feiertage
- ⓈⓈ Sonntags-Feiertage ohne alle Feiertage
- ⓈⓈⓈ Allgemeine Feiertage, Aufahrt, Karfreitag, Ostermontag, Aufahrt, 1. Juli, 1. Aug. 22 und 23. Dez.





ARIL4CHEM

cargo

CSX C-170 Cargo

wascosa













[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]



[10]



[11]



[12]



[13]

[1] [2]

Jeden Tag vertrauen rund 833 000 Menschen auf die Leistungen der Bahn. Sicher, bequem und pünktlich gelangen die Bahnreisenden an ihre Ziele und auch wieder zurück. Nur Dank dem grossen Engagement von allen Mitarbeitenden kann diese eindrückliche Leistung tagtäglich in der gewohnten Präzision erbracht werden.

[3]

Im Jahr 2004 erhielten weitere 30 Bahnhöfe das neue, kundenfreundliche Gesicht. Gute Beleuchtung und eine einheitlich strukturierte Kundeninformation, eingebettet in moderne Architektur, sollen das Wohlbefinden der Reisenden verbessern. Im Rahmen des seit 2002 laufenden Erneuerungsprogramms «Faceliftig Stationen» hat die SBB nun insgesamt 160 der über 600 kleineren und mittelgrossen Bahnhöfe kundengerecht umgestaltet.

[4] [5]

SBB Cargo bietet als erste Güterbahn eine durchgehend integrierte Produktion von Deutschland nach Italien an. Dies ist nur möglich dank dem lokalen Know-how der Tochtergesellschaften in Italien und Deutschland. Mit grosser Geschwindigkeit fährt dieser Zug in Castelvecana (It) vorbei, beladen mit Containern des Kombinierten Verkehrs.

[6]

SBB Cargo ist einer der wichtigsten Anbieter auf der Nord-Süd-Achse für Ganzzüge aus den Bereichen Chemie und Mineralöl. SBB Cargo produziert grenzüberschreitend aus einer Hand und in eigener Verantwortung. Diese Zweisystemlok Re 482 führt einen Zug in das Gelände der BASF in Ludwigshafen.

[7]

Attraktive Bahnhöfe sind unsere Visitenkarte. SBB Immobilien entwickelt gezielt Projekte im Mobilitätsumfeld. Die Bahnhöfe und angrenzenden Areale werden interessante Geschäftsstandorte mit Arbeitsplätzen und Dienstleistungen. So auch der neue Bahnhof Zug. Er ist nicht nur ein Ausgangspunkt für Reisen, sondern auch ein attraktiver Geschäftsstandort und ein vielseitiges Einkaufszentrum.

[8] [9]

12 % mehr Züge, über CHF 2,3 Mia. Investitionen in die Neubeschaffung und den Umbau des Rollmaterials für den Fern- und Regionalverkehr: Diese Tatsachen verbessern die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn deutlich und tragen einen wesentlichen Bestandteil zum Erfolg von Bahn 2000 bei.

[10]

Der Architekt Klaus Hornberger präsentiert den Bahnhof Zug als Tor zur Stadt und als lichtdurchfluteten Begegnungsraum. Die Lichtinstallation des Künstlers James Turrell verwandelt mit Einbruch der Dämmerung das imposante Bahnhofgebäude in ein schwebendes Leuchtobjekt.

[11]

Die Mechanik macht schrittweise der Elektronik Platz – so wandelt sich die Bahn immer mehr zum Hightech-Unternehmen. Diese Tatsache wirkt sich auch auf den gesamten Rollmaterialunterhalt aus. Aus traditionellen Werkstätten werden Industriebetriebe mit international anerkannten Qualitäts- und Leistungsstandards.

[12]

Das Zentralstellwerk Biel sorgt mit der richtigen Weichen- und Signalstellung für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Rund 1200 Disponenten der Betriebsführungen stützen sich 24 Stunden im Tag beim Steuern des immer dichteren Zugverkehrs auf dem 3000 km langen SBB-Netz auf modernste Stellwerk- und Leittechnik.

[13]

Seit der Einführung von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 «glühen» die Gleise. Der neue Fahrplan erweitert das Zugangebot der SBB um 12 %. Die Pünktlichkeit stieg dank professioneller Betriebsführung, hoher Verfügbarkeit der Gleis- und Sicherungsanlagen, stabiler Stromversorgung und zuverlässigem Datenübertragungsnetz weiter an. Im Berichtsjahr erreichten 19 von 20 Zügen den Bestimmungsort mit weniger als fünf Minuten Abweichung vom Fahrplan.

Inhalt.

Organigramm	U1
Kennzahlen	U2
Vorwort	20
Im «Schlüsseljahr» 2004 steigerte die SBB erneut ihre Verkehrsleistungen. Ziele für 2005 sind die Stabilität des Bahnsystems, eine konstant gute Qualität der Dienstleistungen und ein positives Ergebnis von SBB Cargo.	
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Der Trend bestätigt sich: SBB Cargo hat 2004 den Jahresverlust erneut stark reduziert.	
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Die Mieterträge als wichtigster Ertragsbestandteil stiegen trotz anhaltenden Preisdrucks in der Immobilienbranche um 1,9 %.	
Strategie/Zielerreichung	60
Die Ziele bezüglich Finanzergebnis, Pünktlichkeit, Sicherheit und Produktivität wurden mehrheitlich erfüllt.	
Leistungen öffentliche Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Die SBB misst der Ausbildung von Lehrlingen hohe Bedeutung bei. 2006 wird das Kontingent um 20 % auf 1200 Auszubildende erhöht.	
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Die SBB betreibt ein zentral gesteuertes Risiko-Management, das eng auf die strategische Planung abgestimmt ist.	
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Mehr Zug für die Zukunft.

Im «Schlüsseljahr» 2004 steigerte die SBB erneut ihre Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr; die Verkehrserträge überschritten erstmals die Grenze von CHF 3 Mia. Insgesamt erzielte die SBB ein Konzernergebnis von CHF 42,6 Mio. Mit dem Abschluss von Bahn 2000 und dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 hat die SBB die wohl grösste operative Herausforderung in ihrer Geschichte erfolgreich umgesetzt. Zielsetzungen für 2005 sind die Stabilität des Bahnsystems, eine konstant gute Qualität der Dienstleistungen und ein positives Ergebnis von SBB Cargo.

Der Abschluss der ersten Etappe von Bahn 2000 mit der grossen Fahrplanumstellung am 12. Dezember 2004 war zweifellos das herausragende Ereignis des Unternehmens im zurückliegenden Geschäftsjahr. Der neue Fahrplan bringt im Personenverkehr dank schnelleren Verbindungen, besseren Anschlüssen und insgesamt 12% mehr Zügen buchstäblich mehr Zug für die Schweiz. Erste Erfahrungen mit dem neuen Fahrplan zeigen eine höhere Fahrplanstabilität, und dies bei einer gesteigerten Leistung von 14% mehr Zugkilometern. Parallel zum Fahrplanwechsel erhöhte SBB Cargo die Zahl der Güterzüge in Deutschland auf das Vierfache, in Italien sogar auf das Fünffache. Nicht nur in der Schweiz, auch im übrigen Europa hat man zur Kenntnis genommen, dass die SBB ihre Leistung markant erweitert hat. Jetzt gilt es, dieses Angebot in hoher Qualität im Markt zu verankern.

Konzerngewinn von 42,6 Mio. Franken.

Die SBB Konzern schloss das Geschäftsjahr 2004 mit einem Betriebsergebnis von CHF 251,1 Mio. ab und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 41,6%. Zu diesem Resultat steuerte der Personenverkehr mit CHF 191,9 Mio. den grössten Teil bei, gefolgt von Immobilien mit 144,3 Mio. Der Konzerngewinn betrug CHF 42,6 Mio. und liegt CHF 17,7 Mio. höher als im Vorjahr. Der Zuwachs kam trotz gestiegenem Rück-

stellungsbedarf für die SBB-Pensionskasse und trotz dem Wegfall ausserordentlicher Vermögensgewinne zu Stande. Das positive Ergebnis ist die Konsequenz des deutlichen Wachstums der Verkehrserträge in der zweiten Hälfte des Jahres und eines straff geführten Kostenmanagements.

Die Resultate der Segmente.

Zur Steigerung des Konzernergebnisses trugen alle operativen Segmente bei:

Der SBB Personenverkehr verbesserte das Betriebsergebnis um CHF 26,4 Mio. auf CHF 191,9 Mio. Der Jahresgewinn lag mit CHF 152,2 Mio. um CHF 58,8 Mio. über dem Vorjahreswert. Die Verkehrserträge wuchsen um 5,2% auf CHF 2,05 Mia. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg um 2,2% auf 12,565 Mia.

Zum guten Ergebnis trug namentlich das zum Teil hohe Wachstum im Stammkundengeschäft mit den General- und Halbtaxabonnements und den Tarifverbänden bei. Zudem bewirkten Präventions- und Kontrollmassnahmen zu Gunsten der Sicherheit in Zügen und Bahnhöfen neben der Verbesserung des Sicherheitsklimas auch finanzielle Erfolge, denn die Zahl der Schwarzfahrenden konnte spürbar reduziert werden. Produktivitätssteigerungen und Kostenreduktionen unterstützten die positive Ertragsentwicklung.

Der Abschluss der ersten Etappe von Bahn 2000 mit der grossen Fahrplanumstellung am 12. Dezember 2004 war zweifellos das herausragende Ereignis des Unternehmens im zurückliegenden Geschäftsjahr. Der neue Fahrplan bringt im Personenverkehr dank schnelleren Verbindungen, besseren Anschlüssen und insgesamt 12 % mehr Zügen buchstäblich mehr Zug für die Schweiz.

Im Güterverkehr setzte sich der positive Trend des Vorjahres fort: Nachdem bereits 2003 die Verluste von SBB Cargo um zwei Drittel reduziert werden konnten, verbesserte sich das Jahresergebnis im vergangenen Jahr erneut um 92 % auf CHF –2,8 Mio. Dieser starke Verlustrückgang war trotz beträchtlicher Investitionskosten für den Aufbau und Ausbau des Geschäftes von SBB Cargo in Deutschland und Italien möglich geworden. Insgesamt steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung um 1,8 % auf 10,12 Mia. Tonnenkilometer. Verluste an Wettbewerber im Transitverkehr durch die Schweiz wurden durch das Rekordergebnis im schweizerischen Binnenverkehr mit einem Wachstum von 13,2 % und dank Fortschritten bei den Auslandaktivitäten kompensiert.

SBB Infrastruktur schloss das Geschäftsjahr bei einem Betriebsertrag von CHF 3,04 Mia. mit einem Überschuss von CHF 43,7 Mio. ab. Verantwortlich dafür waren das gute Resultat im Energiebereich, höhere Ausgleichszahlungen des Bereiches Immobilien an die Infrastruktur und leicht bessere Betriebserträge. Die Zahl der auf dem SBB-Streckennetz zurückgelegten Trassenkilometer nahm um 2,9 % auf 141,2 Mio. zu. Die Trassenerlöse verharrten indessen auf Grund neuer Bonusregelungen für die Kunden auf dem Niveau des Vorjahres. Die Betriebsleistungen von Wettbewerbern im Güterverkehr haben sich im Berichtsjahr praktisch verdoppelt: Bereits über 10 % der Güterverkehr-

Trassenkilometer auf dem SBB-Netz werden heute durch Dritte gefahren. Hauptabnehmer sind nach wie vor SBB Personenverkehr und SBB Cargo.

SBB Immobilien wurde 2003 aus der Infrastruktur ausgegliedert. Zur Kompensation der dadurch bewirkten Nettoertragsausfälle bei der Infrastruktur leistet Immobilien fixierte Ausgleichszahlungen. Diese Kompensation betrug im vergangenen Jahr insgesamt CHF 160 Mio. (Vorjahr 141 Mio.) Unter Berücksichtigung dieser Belastung gelang es SBB Immobilien, einen Gewinn in der Höhe von CHF 15,2 Mio. (Vorjahr CHF –4,6 Mio.) zu erzielen. Die Mieterträge als Haupteinnahmequelle stiegen im Rechnungsjahr trotz des branchenweit anhaltend grossen Preisdrucks um 1,9 % auf CHF 427,7 Mio.

Pensionskasse: Arbeit an einer Lösung.

Die Pensionskasse SBB befindet sich in einer unverändert schwierigen Situation – ein Lösungsweg ist allerdings vorgezeichnet. Der Deckungsgrad verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr von 84,9 % auf 83,4 %. Auf Grund der bestehenden Unterdeckung musste die SBB gemäss Rechnungslegungsstandard Swiss GAAP FER 16 zusätzliche Rückstellungen in der Höhe von CHF 150 Mio. vornehmen. Die Situation der Pensionskasse SBB steht wie bekannt in engem Zusammen-

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

hang mit dem Zeitpunkt der Ausfinanzierung der Kasse und der Tatsache, dass diese ohne Schwankungsreserve erfolgte. Von dieser Problematik sind auch die Pensionskassen des Bundes und der Post betroffen.

Die SBB hat ihre bereits 2003 eingeleiteten Massnahmen zur Behebung der Unterdeckung im Berichtsjahr weiter konsequent fortgesetzt. Sie reichen allerdings nicht aus, um die Pensionskasse in absehbarer Zeit zu sanieren. Die Thematik wird mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung intensiv behandelt. Im Januar 2005 hat der Bundesrat eine Projektorganisation unter der Federführung des Eidgenössischen Finanzdepartements und mit Vertretern des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie der Post und SBB beauftragt, Lösungsvorschläge zur Behandlung der Rentenbestände auszuarbeiten und dem Bundesrat bis Ende 2005 einen Bericht vorzulegen.

Dank an die Mitarbeitenden.

Die über 28 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB und ihrer Tochtergesellschaften leisteten im zurückliegenden Jahr eine hervorragende Arbeit. Ohne das hohe persönliche Engagement der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in allen Bereichen und auf allen Stufen des Unternehmens wären die Leistungen im vergangenen Jahr nicht möglich gewesen. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SBB danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für diese grosse Arbeit.

Ausblick: Feinarbeit gefragt.

Jetzt gilt es für das Unternehmen und für alle Mitarbeitenden, sich den anstehenden Herausforderungen zu stellen. Der betriebliche Erfolg einer Bahn beruht auf drei Voraussetzungen: erstens einem stabilen Fahrplan, zweitens möglichst wenigen Störungen auf dem Netz und drittens einem effizienten Ereignismanagement. Der neue Fahrplan hat sich bisher als in hohem Masse stabil erwiesen. Mit Elan und ebenso grossem Engagement müssen jetzt die betrieblichen Störungen angegangen und deren Zahl reduziert werden. Von ebenso zentraler Bedeutung ist es, das Management der Ereignisse zu optimieren, die Auswirkungen zu minimieren und die Information und Betreuung der Kundinnen und Kunden zu verbessern. Das Ziel heisst: möglichst hohe Perfektion und Qualität.

Gleichzeitig ist klar geworden, dass die Kapazitäten auf dem bestehenden SBB-Netz trotz Angebotsausbauten in den Stosszeiten begrenzt sind. Die SBB ist gefordert, hier mit innovativen Ideen Abhilfe zu schaffen.

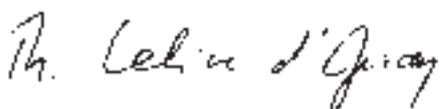
SBB Cargo hat erstmals auf einem internationalen Güterverkehrs-Korridor in grossem Stil den «open access» im Wettbewerb mit anderen Bahnen realisiert und sich damit eine viel versprechende Ausgangslage für die Zukunft geschaffen. Der Einsatz der Betriebsmittel und die Planung der Fahrplantrassen erfolgen auf dem gesamten Korridor von Deutschland bis in die Nord-Lombardei aus einer Hand. Mit diesen beiden Neuerungen wird zwei zentralen Kundenanliegen Rechnung getragen: einerseits eine alleinige Gesamtverantwortung für den Bahntransport und andererseits die Wahl zwischen verschiedenen Anbietern. Es ist offensichtlich, dass derart durchgeplante Angebote wesentlich produktiver sind als die in der Vergangenheit erfolgte Aneinanderreihung nationaler Produkte. Die SBB ist überzeugt, dass dieser Produktivitätsgewinn wesentlich zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

Im laufenden Jahr 2005 will SBB Cargo ein positives Rechnungsergebnis erreichen. Voraussetzung dafür ist, dass das Unternehmen den eingeschlagenen Weg konsequent und in der nötigen Qualität weiterverfolgt.

Bahnreform 2 auf gutem Weg.

Im Berichtsjahr wurde die Vernehmlassung zur Bahnreform 2 abgeschlossen und ausgewertet. Die Botschaft des Bundesrates an die Eidgenössischen Räte liegt inzwischen vor. Die SBB unterstützt die vom Bundesrat verabschiedete Bahnreform. Unter Berücksichtigung des von der Europäischen Union gesetzten Rahmens erachtet sie die vorgeschlagene Neuregelung der Trassenvergabestelle als zweckmässig. Diese EU-konforme Lösung garantiert den diskriminierungsfreien Zugang und ermöglicht die Fortsetzung des erfolgreichen Geschäftsmodells der SBB.

Die SBB hat für den erfolgreichen Leistungsausbau viel Lob erfahren. Dieses Lob ist eine Verpflichtung. Die Bäume werden auch künftig nicht in den Himmel wachsen, das haben die Winterwochen gezeigt. Es bedarf der Anstrengungen aller, die Leistungen kundengerecht weiterhin in hoher Qualität zu erbringen. Dafür steht die Marke SBB.



Dr. Thierry Lalive d'Epinay
Präsident des Verwaltungsrates



Dr. Benedikt Weibel
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Bahn 2000: Mehr Zug für die Schweiz.

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist im Dezember 2004 bildete Höhepunkt und Abschluss der ersten Etappe von Bahn 2000. Nach einer Planungs- und Bauzeit von 20 Jahren ermöglichten 130 auf die Schweiz verteilte Netzausbauprojekte sowie eine neue Generation von Lokomotiven, Reisezugwagen und Triebzügen einen deutlichen Ausbau des Angebots und kürzere Reisezeiten. Mit geschätzten Gesamtkosten von CHF 5,9 Mia. für Infrastrukturausbauten wird das Grossprojekt um CHF 1,5 Mia. besser abschliessen als budgetiert.

Im Herbst 2004 war die SBB mit Bahn 2000 das meistbeachtete Unternehmen der Schweiz. Aus dem öffentlichen Beifall für den geglückten Start des anspruchsvollen Projekts schlossen die Medien, dass «die Reputation des ehemaligen Staatsbetriebs davon nachhaltig profitieren kann». Die breite Berichterstattung beschränkte sich nicht auf den ersten Zug, der nach neuem Fahrplan kurz vor halb fünf am Morgen des 12. Dezember 2004 bei Mattstetten pünktlich auf die Bahn-2000-Neubaustrecke einfuhr. Sie beleuchtete während Wochen alle Facetten rund um das grösste Ausbaukonzept in der über 100-jährigen Geschichte der SBB.

Die SBB konnte – notabene 17 Jahre nach dem Ja an der Urne zu Bahn 2000 – der Schweizer Bevölkerung einen in vielen Belangen verbesserten Fahrplan quasi unter den Weihnachtsbaum legen und damit viel Goodwill bei den über 250 Mio. Reisenden schaffen, die jedes Jahr mit ihren Zügen fahren. Die SBB festigte gleichzeitig ihre Rolle als Systemführerin und als kompetentes Unternehmen beim Umsetzen von Grossprojekten.

31 Prozent mehr Züge seit 1996.

Die Inbetriebnahme der 45 km langen Neubaustrecke von Mattstetten nach Rothrist sowie der Ausbau der Zufahrten in den Hauptbahnhof Zürich ermöglichten den grössten Fahrplanschritt im Rahmen der ersten

Etappe von Bahn 2000. Seit 1989 hat die SBB insgesamt 130 kleinere und grössere Projekte realisiert und damit die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes stark ausgebaut. Der laufende Ausbau der Infrastruktur machte in den Jahren 1997, 2001 und 2004 den schrittweisen Ausbau des Fahrplans möglich.

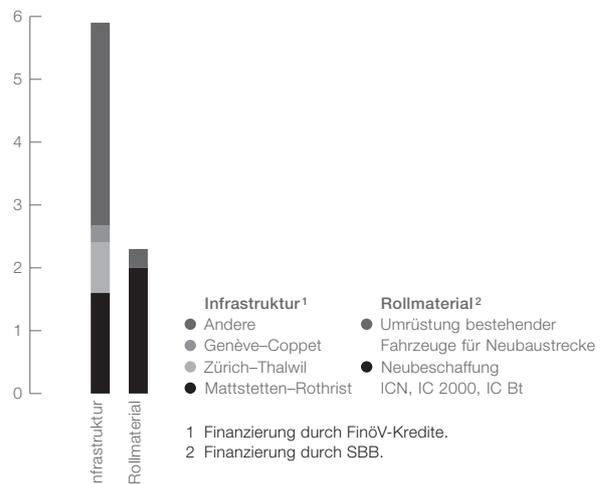
Basierend auf dem ursprünglichen Konzept des in den Achtzigerjahren konzipierten Knotensystems entstand mit Bahn 2000 ein eng auf die Infrastrukturausbauten und die Fahrzeuge abgestimmter Fahrplan, der die aus dem Jahre 1982 stammende, laufend modifizierte Fahrplanstruktur ablöste. Über Nacht änderten mit dem neuen Bahnangebot über 90% der Abfahrtszeiten. Gleichzeitig verkürzt Bahn 2000 die Reisezeit bei zwei Dritteln der Verbindungen zwischen 40 grossen und mittleren Zentren um fünf Minuten und mehr.

Mit dem um 12% ausgeweiteten Zugangebot auf dem SBB-Netz machte der öffentliche Verkehr in der Nacht auf den 12. Dezember 2004 den grössten Ausbauschritt seit der Einführung des Taktfahrplans vor 22 Jahren. Die gefahrenen Zugkilometer stiegen gar um 14%. Im Vergleich zum Fahrplan von 1996 erhöhte sich die durchschnittliche Belastung des SBB-Netzes um 31% von 107 auf rund 140 Züge pro Tag und Strecke.

Häufiger und rascher. Konkret schliesst der neue Fahrplan wichtige Lücken im Intercity- und Interregio-Takt: So verkehren die Züge neu auch halbstündlich zwischen Sion und Genf, Bern und Basel, Zürich und Weinfelden

Investitionen 1. Etappe Bahn 2000

in Mia. CHF



sowie stündlich zwischen Bern und Luzern. Die Fahrt über die Neubaustrecke verkürzt die Reisezeiten von Bern nach Olten, Zürich, Basel und Luzern um zehn Minuten und mehr. Die bei Herzogenbuchsee von der Neubaustrecke abzweigende Linie nach Solothurn vermindert die Fahrzeiten zwischen Olten und Biel, und eine neue Nonstop-Verbindung von Zürich nach Landquart beschleunigt die Reise ins Bündnerland.

Auch wenn grosse Teile der Schweiz vom Bahn-2000-Fahrplan in Form von kürzeren Reisezeiten und häufigeren Verbindungen profitieren, können Neuerungen im Fahrplan für einzelne Regionen und Städte auch mit Nachteilen verbunden sein. Dies zeigten die 146 Änderungsbegehren der Kantone, welche die Vernehmlassung des Fahrplans im Fernverkehr auslöste. Einzelne Schwächen liessen sich im dicht befahrenen Bahnnetz nicht eliminieren. So entfielen beispielsweise Halte von Interregio-Zügen in Pratteln, Lenzburg, Oensingen, Zürich Enge und Oerlikon.

2,3 Mia. Franken in neue Fahrzeugflotte investiert. Um die Bahn-2000-Angebotsausbauten fahrzeugseitig bewältigen zu können, hat die SBB in den letzten zehn Jahren 341 Doppelstockwagen, 44 Intercity-Neigezüge und 90 Steuerwagen bestellt. Ende 2004 waren sämtliche Doppelstockwagen, 42 von 44 Neigezügen sowie rund 75 Steuerwagen abgeliefert. Parallel dazu hat der Personenverkehr bis Ende 2004 rund vier Fünftel der Reisewagen der 20-jährigen Flotte des Typs IV

umfassend renoviert. Die SBB investierte rund CHF 2,3 Mia. in das Rollmaterial für Bahn 2000. Die Finanzierung erfolgte aus eigenen Mitteln und ohne Beiträge der öffentlichen Hand.

Auf den 12. Dezember nahm die SBB für den Betrieb auf der Stadtbahn Zug die ersten Fahrzeuge einer neuen Generation von Nahverkehrszügen in Betrieb. Die in der Schweiz entwickelten Fahrzeuge «Flirt» kommen später auch im Perimeter der Regio-S-Bahn Basel und im Tessin zum Einsatz.

Die Neubaustrecke als Schlüssel zum Erfolg.

Die SBB richtete den Fahrplanwechsel auf die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist aus. Der 45 km lange Abschnitt durch das Mittelland ist das Herzstück der Bahn 2000. Die Neubaustrecke schafft zusammen mit der 10 km langen Ausbaustrecke nach Solothurn die nötige Kapazität und ermöglicht die für das Knotensystem wichtige Fahrzeitreduktion von gut zehn Minuten. An dem mit Bruttokosten von CHF 1,68 Mia. veranschlagten Bauwerk wurde seit April 1996 intensiv gebaut.

Die für den Einbau der Bahntechnik verantwortliche Generalunternehmung übergab die Neubaustrecke Anfang Juni 2004. Die SBB nutzte die sechs Monate vor der Inbetriebnahme für 3500 Testfahrten zur Kontrolle der Fahrbahn, der Fahrleitung sowie des

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Funk- und Zugsicherungssystem. Das Bundesamt für Verkehr erteilte am 25. November die Bewilligung für die Inbetriebnahme der längsten Neubaustrecke in der Geschichte der SBB für eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h. Zuvor hatte die SBB in einem umfangreichen Prozess rund 1300 Betriebs-, Bau- und Umweltauflagen aus 170 Plangenehmigungen zu erfüllen.

Im Berichtsjahr nahm die SBB weitere wichtige Bahn-2000-Objekte in Betrieb. Über CHF 500 Mio. flossen in den Ausbau der Zufahrten im Zürcher Vorbahnhof, weitere CHF 900 Mio. in den Bau des Tunnels von Zürich nach Thalwil, der bereits im Juni 2003 eingeweiht wurde. Als weiteres Kernprojekt von Bahn 2000 ging im Sommer 2004 das 13,5 km lange dritte Gleis zwischen Coppet und Genf in Betrieb. Die Gesamtkosten dieses Projektes beliefen sich auf CHF 286 Mio.

Der immer dichtere Bahnbetrieb stellt höchste Anforderungen an die Verfügbarkeit der technischen Anlagen. Um den Bahn-2000-Fahrplan mit den hohen Leistungsbedarfsspitzen abzudecken, hat die SBB die Energieversorgung gezielt verstärkt. Neben dem Kraftwerk Amsteg, das mit dem grossen Wasserfassungsvermögen seiner drei Turbinen die halbstündlich auftretenden Leistungsspitzen abdeckt, hat die SBB für Bahn 2000 fünf Unterwerke gebaut oder modernisiert sowie 120 km Übertragungsleitungen gezogen. Die Investitionen belaufen sich ohne Amsteg rund CHF 150 Mio.

Sekundenscharfes Planen des Bahnbetriebs. Eine der grössten Herausforderungen bestand darin, dass der grundlegend neu entwickelte Bahn-2000-Fahrplan nicht parallel zum laufenden Fahrplan in der Praxis erprobt werden konnte. Die Spezialisten stützten sich deshalb bei der Planung des Angebots und der Simulation des Betriebsablaufs auf komplexe Computerprogramme und auf die eigene Erfahrung. Wie sich der Betriebsablauf bei 12 % mehr Zügen entwickeln würde, liess sich erst im rauen Bahnalltag testen. Entsprechend wichtig war es, die Betriebsfachleute möglichst gut auf die knappen Zeiten für die Disposition der Züge vorzubereiten. Vorbehaltene Entschlüsse und Checklisten ermöglichen es, bei Abweichungen vom Fahrplan oder bei Störungen rasch entscheiden zu können.

Beim Konzipieren und Umsetzen des Fahrplans arbeitete die SBB eng mit den konzessionierten Transportunternehmen zusammen. Die Erneuerungen und die Wartung der Anlagen wurden rund um den Fahrplanwechsel auf ein absolutes Minimum reduziert. Softwareanpassungen unterlagen einem dreimonatigen Moratorium. Für die erste Zeit nach dem Fahrplanwechsel hat die SBB zudem mögliche Verspätungsquellen konsequent eliminiert: So warten die Züge die Anschlüsse nicht länger als drei Minuten ab; bei grösseren Verspätungen wenden Züge vorzeitig oder fallen aus.

Spezialschulung für über 10 000 Mitarbeitende.

Ein wichtiger Baustein bei der Vorbereitung des Fahrplanwechsels war die Schulung des Personals. Zwischen August und November absolvierten gegen 10 000 Mitarbeitende aus den Bereichen Kundendienst, Betriebsführung sowie Anlagen- und Fahrzeugunterhalt einen eintägigen Kurs zur Vorbereitung auf den neuen Fahrplan. Das Lokomotivpersonal bereitete sich an einer Schulung zusätzlich mit Hilfe einer CD-ROM auf die erste Fahrt auf der Neubaustrecke vor. Nach der Inbetriebnahme bis Mitte Januar 2005 betreuten zudem rund 2300 SBB-Mitarbeitende als Kundenlenker die Reisenden in 80 Bahnhöfen. Im gleichen Zeitraum werteten Spezialisten unter der Leitung der Betriebsführung in einer temporär aufgebauten Verkehrsmanagementzentrale in Bern die eintreffenden Meldungen über Abweichungen und mögliche Schwächen des Fahrplans aus.

«Mehr Zug für die Schweiz». Flankiert wurde die eigentliche Inbetriebnahme durch gross angelegte Informations- und Marketinganstrengungen – einerseits zur frühzeitigen, umfassenden Vorbereitung der Reisenden auf den Fahrplanwechsel und andererseits zur Absatzsteigerung auf Grund des massiven Angebotsausbaus. Millionen von Gratis-Taschenfahrplänen lagen in den Bahnhöfen auf, und Hunderttausende von Haushalten wurden direkt mit Informationen zum neuen Fahrplan bedient. Die eng abgestimmte Gesamtkommunikation zum Bahn-2000-Fahrplanwechsel lief unter dem Slogan «Mehr Zug für die Schweiz».

Signale auf Fahrt auch für den Güterverkehr.

Beim Aufbau des Bahn-2000-Fahrplans galt es, parallel zum Angebotsausbau im Reiseverkehr genügend Streckenkapazität für den Güterverkehr freizuhalten. Die Fahrplanspezialisten von Infrastruktur und SBB Cargo erarbeiteten in enger Zusammenarbeit mit den Angebotsverantwortlichen des Personenverkehrs Lösungen, die es ermöglichen, den Güterverkehr trotz des stärker belasteten Bahnnetzes in der gewohnten Qualität abzuwickeln und damit die Leistungen sowohl qualitativ als auch kostenmässig zu sichern.

ETCS in einem zweiten Schritt. Mit dem Entscheid der SBB im Herbst 2003, den Fahrplanwechsel von der Inbetriebnahme des neuen Zugsicherungssystems European Train Control System (ETCS) auf der Neubaustrecke zu entkoppeln, fokussierten sie und ihre Industriepartner die Arbeiten vorerst auf eine sicherungstechnische Rückfallebene mit konventioneller Aussensignalisierung bei einer Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h. Sämtliche für den Einsatz auf der Neubaustrecke vorgesehenen Triebfahrzeuge und Steuerwagen konnten rechtzeitig technisch nachgerüstet werden. Insgesamt investierte die SBB CHF 19 Mio. in die signaltechnische Rückfallebene auf der Neubaustrecke.

Eine der grössten Herausforderungen bestand darin, dass der grundlegend neu entwickelte Bahn-2000-Fahrplan nicht parallel zum laufenden Fahrplan in der Praxis erprobt werden konnte.

Das neue Zugsicherungssystem, das die Signalstellung direkt in den Lokomotivführerstand übermittelt, wird bis 2006 auf der Neubaustrecke die heutige Aussensignalisierung ablösen und künftig Fahrten mit 200 km/h erlauben (siehe Kapitel Infrastruktur, Seite 44).

Finanzierungskredit um 1,5 Mia. Franken unterschritten. Der Bau der ersten Etappe der Bahn 2000 kommt den Bund als Geldgeber günstiger zu stehen als ursprünglich geplant: Anstelle des 1994 definierten Kredites in der Höhe von CHF 7,4 Mia. rechnet die SBB teuerbereinigt auf das Jahr 1993 mit Gesamtkosten für den Ausbau der Infrastruktur von CHF 5,9 Mia. Das sind CHF 1,5 Mia. weniger als budgetiert. Günstige Vergaben, der Wechsel zur Mehrwertsteuer und ein straffes Projektmanagement durch die von Gesamtprojektleiter Paul Moser geführte Organisation haben zum erfreulichen Resultat beigetragen. Im Berichtsjahr investierte die SBB noch CHF 361 Mio. in den Bau von Bahn 2000; zwei Jahre zuvor waren es noch CHF 729 Mio. gewesen.

Bis zum definitiven Abschluss werden noch Investitionsvorhaben im Umfang von beinahe CHF 400 Mio. ausgeführt.

Weitere Schritte ab 2007? Mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 hat die SBB die erste Etappe dieses Grossprojektes abgeschlossen. Offen ist derzeit die Weiterentwicklung des SBB-Netzes in Form einer Folgeetappe. Der Bund unterzieht die zukünftige Entwicklung der Eisenbahn-Grossprojekte bis ins Jahr 2007/08 einer umfassenden Evaluation. Sie soll aufzeigen, in welcher Form das Normalspurnetz weiterentwickelt wird.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

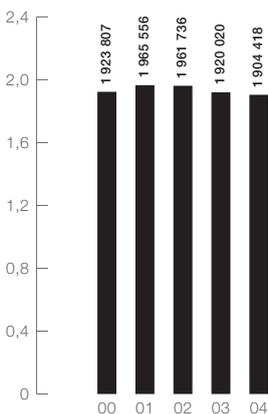
Personenverkehr: Im Bahn-2000-Jahr auf Wachstumskurs.

- Starkes Wachstum beim Verkehrsertrag: +5,2 % auf CHF 2,05 Mia.
- Jahresgewinn ebenfalls markant erhöht um CHF 58,8 Mio. auf 152,2 Mio.
- Zahl der Fahrgäste stieg von 251 Mio. auf 253 Mio.
- Markanter Anstieg der GA-Kunden um 6,5 % auf über 280 000.
- In die Erneuerung der Regionalverkehrs-Flotte werden in den nächsten Jahren CHF 500 Mio. investiert.

Der SBB Personenverkehr knüpfte 2004 an das gute Ergebnis des Vorjahres an. Die Anzahl Reisende stieg um 1 % auf 253,4 Mio. Die Verkehrserträge wuchsen um 5,2 % auf CHF 2,05 Mia. Mit einem Jahresgewinn von CHF 152,2 Mio. übertraf der Personenverkehr das Vorjahresergebnis markant. Die zurückgelegten Personenkilometer erhöhten sich um 2,2 % auf 12,565 Mia. Der Erfolg des Geschäftsjahres basiert einerseits auf dem starken Ertragswachstum im Stammkundengeschäft, namentlich bei den Generalabonnements, Einzelbilletten und Tageskarten. Andererseits machte sich das straffe Kostenmanagement zunehmend bezahlt. Die Produktivitätssteigerung ermöglichte eine Kompensation der Vorlaufkosten für die Bahn 2000. Der SBB Personenverkehr stand ganz im Zeichen der Inbetriebnahme dieses Jahrhundertprojektes. Es ermöglicht den Kundinnen und Kunden seit Dezember 2004 mehr Leistung und ein breiteres Angebot.

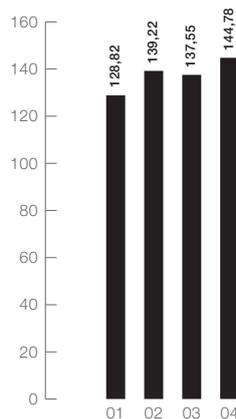
Absatzentwicklung Halbtaxabonnemente

Anzahl per Ende Jahr in Mio.



Ertragsentwicklung Halbtaxabonnemente

Mio. CHF



SBB Personenverkehr im Überblick¹

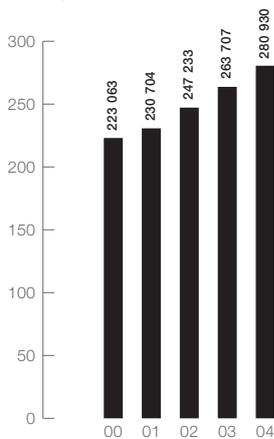
		2004	2003	2002
Geldwerte in Mio. CHF				
Betriebsertrag		3 321,9	3 085,7	2 991,2
davon Verkehrsertrag		2 049,7	1 947,6	1 936,8
Betriebsaufwand		3 130,0	2 920,2	2 817,8
Betriebsergebnis		191,9	165,5	173,4
EBIT		194,6	166,4	185,7
Jahresgewinn		152,2	93,4	113,7
Brutto-Investitionen		1 362,5	958,2	1 106,6
Mitarbeitende ²	Anzahl	12 472	12 608	12 506
Verkehrsleistung im Personenverkehr	Mio. Personenkilometer	12 565	12 300	12 232
Abgeltungen öffentliche Hand im Regionalverkehr	CHF pro Zugkilometer	8,11	8,27	8,88

1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

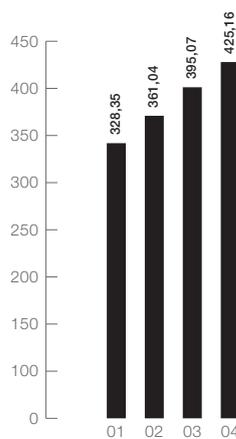
2 Vollbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Absatzentwicklung Generalabonnemente

Anzahl per Ende Jahr

**Ertragsentwicklung Generalabonnemente**

Mio. CHF

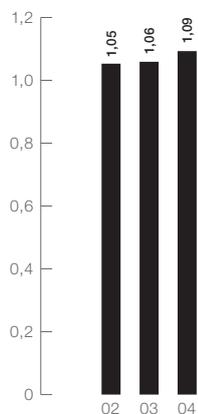
**Strategische Ziele Personenverkehr.**

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

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Der SBB Personenverkehr erzielte im Berichtsjahr einen Betriebsertrag von CHF 3,32 Mia. Das Betriebsergebnis lag mit CHF 191,9 Mio. über dem Resultat des Vorjahrs (CHF 165,5 Mio.). Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg ebenfalls, und zwar auf CHF 194,6 Mio. (Vorjahr CHF 166,4 Mio.). Der Personenverkehr verbesserte seinen Jahresgewinn gegenüber dem Vorjahr signifikant auf CHF 152,2 Mio. Die betriebliche Leistung verbesserte sich ebenfalls: Die Reisezüge der SBB legten im Berichtsjahr 109,3 Mio. Kilometer zurück und liegen damit trotz Linientausch mit der BLS auf dem Niveau des Vorjahres. Dieses Bahnangebot wurde rege genutzt. Die Zahl der beförderten Kunden stieg um 2,5 Mio. auf 253,4 Mio. (+1,0%). Die zurückgelegten Personenkilometer erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 2,2 % auf 12,565 Mia. Der erwirtschaftete Verkehrsertrag (inkl. Verkehre für andere Divisionen) übertraf mit CHF 2,05 Mia. den Vorjahreswert. Das entspricht einem Wachstum von CHF 102,1 Mio. (+5,2%). Obwohl der Personenverkehr sich auf Grund von Bahn 2000 sowie Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen im Regionalverkehr in einem Zyklus hoher Investitionen befindet, ist der Free Cash-flow nahezu ausgeglichen.

Entwicklung Verkehrsproduktivität¹



¹ Mio. Personenkilometer im Verhältnis zum Personalbestand (Vollzeitstellen im Jahresmittel).

Höhere Erträge, straffes Kostenmanagement. Das Ergebnis ist einerseits auf die starke Steigerung der Verkehrserträge zurückzuführen. Das konjunkturell günstige Umfeld bescherte der SBB einen überdurchschnittlichen Zuwachs an Gelegenheitsfahrern, an Kunden, die zum Normaltarif fuhren, und eine Steigerung der 1.-Klass-Fahrten. Letztere wurden gezielt mit Verkaufsförderungsmaßnahmen beeinflusst. Der Stammkundenanteil nahm ebenfalls zu. Diese Entwicklungen beeinflussten auch die Resultate der Tochtergesellschaften im Regionalverkehr (Turbo, RegionAlps) und im internationalen Verkehr (Cisalpino und Lyria). Dank der Durchsetzung der Hausordnung «Mehr Sicherheit bei der Bahn» wurde das Sicherheitsklima verbessert. Diese Tatsache führte zum Stopp der Ertragserosion in den Abendstunden (z. B. S-Bahn Zürich mit Randstundenbegleitung) sowie zu einer Senkung der Schwarzfahrerquote – und bewirkte Mehrerträge.

Die positive Ertragsentwicklung wurde ergänzt durch ein konsequentes Kostenmanagement. Insgesamt resultierte eine Produktivitätssteigerung von 3,2% (siehe Grafik unten), womit die Vorlaufkosten für Bahn 2000 kompensiert werden konnten. Getrübt wurde die positive Entwicklung durch die Abnahme der Kundenzufriedenheit von 81% auf 79%. Insbesondere die prekäre Sitzplatzverfügbarkeit in Spitzenzeiten führte zu mehr Reklamationen; eine Situation, die nach Inbetriebnahme von Bahn 2000 nicht beseitigt werden konnte und bereits wieder die Grenzen des Wachstums sichtbar macht.

Entwicklung Märkte und Produkte im Einzelnen.

Stammkunden – die Basis des Erfolgs. Einzelbillette: Beim Normaltarif erzielte der SBB Personenverkehr ein Wachstum von 2,9% und damit einen Mehrertrag von CHF 14,7 Mio. Dabei wirkten sich die Erträge aus dem Verkauf von Billetten zum vollen Preis mit CHF +9,5 Mio. positiv aus. Der Verkauf der Halbp reisbillette hat sich hingegen unterproportional entwickelt. Besitzerinnen und Besitzer eines Halbtaxabonnements verwendeten für Strecken über 125 Kilometer vermehrt Tageskarten.

Generalabonnemente: Die Zahl der Generalabonnemente (GA) wuchs um 6,5%. Kurz vor den angekündigten Tarifierhöhungen per 12. Dezember stiegen die Verkäufe deutlich an. Bis Ende des Jahres wurde die Rekordzahl von 280 930 sich im Umlauf befindenden GA erreicht. Der Ertrag verzeichnete ein Wachstum von 7,6% auf CHF 425,2 Mio. Für 2005 rechnet der SBB Personenverkehr mit einem weiteren Zuwachs.

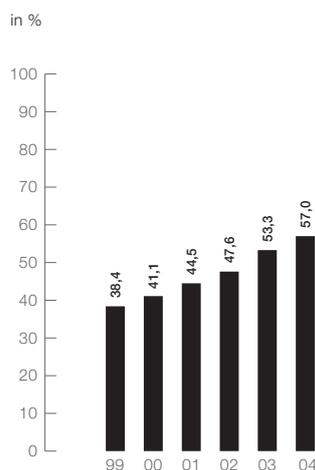
Halbtaxabonnemente: Zu Beginn des Berichtsjahres ging die Anzahl verkaufter Halbtaxabonnemeten (HTA) zurück. Die Gründe hierfür lagen bei der Auflösung der Railcard-Partnerschaften mit Post und UBS. Mit gezielten Akquisitionsmassnahmen und einer Absatzsteigerung des 3-Jahres-HTA wurde der rückläufige Trend gebrochen. Ende 2004 besaßen 1,9 Mio. Kundinnen und Kunden ein Halbtaxabonnement. Gleichzeitig konnte eine Verlagerung von 2-Jahres-Abonnemeten hin zu 1-Jahres-Fahrausweisen festgestellt werden. Die Verschiebung zu den ertragsstärkeren 1-Jahres-Abonnemeten wirkte sich positiv auf die Erträge aus. Das Ertragswachstum gegenüber dem Vorjahr betrug 5,3% auf CHF 144,8 Mio. In Zukunft wird das HTA weiter an Bedeutung gewinnen, weil Halbtax-Kunden von den erweiterten Geltungsbereichen der neuen Tarifverbunde Mobilis (Verbund Region Lausanne) und Libero (Verbund Region Bern) profitieren.

Tageskarten: Die Tageskarte – das Generalabonnement für einen Tag – profitierte von einem starken Wachstum und einem Ertragsplus von 24,8% (CHF +6,1 Mio.). Die angekündigten Tarifmassnahmen führten in den Monaten November und Dezember 2004 zu Mehrverkäufen.

Gleis7 / Magicticket: Im Jugendsegment stieg die Nachfrage ebenfalls. 81 500 Jugendliche entschieden sich 2004 für das Gleis7-Abonnement. Das entspricht einer Steigerung von +3%. Die Web-Plattform www.gleis7.ch wird weiter ausgebaut. So wurde im Januar 2005 die Anzahl von 50 000 Gleis7-Members überschritten.

Seit dem Start der neuen Plattform www.magic-ticket.ch im Jahr 2003 konnte die Zahl der registrierten Kinder bereits auf 500 000 gesteigert werden, dies bei einem Potenzial von 800 000 Kindern zwischen 6 und 16 Jahren in der Schweiz. Mit der neu geschaffenen Enkelkarte reisen Kinder in Begleitung ihrer Grosseltern ein ganzes Jahr gratis. Zusammen mit der Juniorkarte wird damit der Bezug zur Bahn früh gefördert.

Entwicklung Anteil Billettverkäufe an Automaten



Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Freizeitmarkt – RailAway auf Erfolgskurs. Die SBB-«Freizeitochter» RailAway legte im fünften Geschäftsjahr mit über 14% mehr verkauften Angeboten stark zu. Daraus resultierte ein Umsatz von CHF 42,6 Mio. (+11,3%). Im Geschäftsjahr 2005 ermöglicht das neue Ticketingsystem das Erschliessen neuer Marktpotenziale. Zusätzlich hat die RailAway AG Anfang 2005 die Vermarktung des gesamten Incoming-Verkehrs der SBB übernommen. In diesem Zusammenhang werden in Deutschland, Frankreich und Italien leistungsfähige Key-Account-Management-Strukturen aufgebaut.

Regionalverkehr SBB in hartem Umfeld.

Der Spardruck des Bundes und der Bestellerkantone war 2004 wiederum stark spürbar. Die Abgeltung pro Zugkilometer im Regionalverkehr reduzierte sich von CHF 8,27 im Vorjahr auf CHF 8,11 und setzte damit den Trend der letzten Jahre fort. Durch die Sparprogramme 2003/2004 der öffentlichen Hand werden dem Regionalverkehr zudem wichtige Mittel entzogen. Um einen Angebotsabbau zu verhindern, verfolgte der Regionalverkehr der SBB erneut eine konsequente Kooperationsstrategie mit lokal verankerten Privatbahnen, welche Effizienz- und Produktivitätssteigerungen ermöglichte. Im Vordergrund stand die Reduktion von Doppelspurigkeiten bei Unterhalt, Marketing, Verwaltung und Vertrieb. Die Fusion der Brünigbahn und der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn zur Zentralbahn und die Gründung der Regionalbahngesellschaft Region-Alps gemeinsam mit der Transports de Martigny et Région SA haben Modellcharakter. Auch im Grenzgebiet verfolgt die SBB eine Strategie der Konsolidierung. Die Kooperation mit Trenitalia im Tessin (Tilo) und die Entflechtung des Deutschlandgeschäfts zwischen der Tochtergesellschaft Turbo und der SBB stehen dabei im Zentrum.

Mit der Auslösung von Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in der Grössenordnung von CHF 500 Mio. startete die Erneuerungswelle des Rollmaterials im Regionalverkehr.

Tarifverbunde immer wichtiger: Immer mehr wird der öffentliche Verkehr im Rahmen von Tarifverbunden abgewickelt. 2004 stiegen die Erträge der SBB aus Tarifverbunden im Vergleich zum Vorjahr um 3,4% auf CHF 242 Mio. Die SBB sind zurzeit an 19 Verbunden beteiligt. Alle grösseren Agglomerationen der Schweiz verfügen mittlerweile über einen Tarifverbund. Am 12. Dezember 2004 wurde neu der Grossraum Lausanne mit einem neuen Tarifverbund (Mobilis) erschlossen, die Verbunde des Kantons Aargau und von Olten fusionierten zum neuen Verbund A-Welle, und Bern und Solothurn schlossen sich im Verbund Libero zusammen. Der Wirtschaftsraum Zürich wurde zudem im kantonsübergreifenden Verbund Z-Pass zusammengefasst.

Kombinierter Verkehr: Die Weiterentwicklung einer lückenlosen Transportkette ist das Ziel des kombinierten Verkehrs. Das Schwergewicht lag 2004 beim Ausbau des Projektes Park+Rail. SBB Immobilien investierte CHF 15 Mio. in den Aus- und Neubau von Anlagen. Mit rund 4000 neuen oder sanierten Parkplätzen an zahlreichen Bahnhöfen und Haltepunkten wurde der Zugang zur Bahn erleichtert.

Operating mit zertifizierten Prozessen. Der Bereich Operating stand im Zeichen der Vorbereitungsarbeiten für die Inbetriebnahme von Bahn 2000. Die Arbeiten konzentrierten sich auf drei Bereiche: Erstens wurden bei der Fahrzeugflotte zahlreiche Umbauten vorgenommen und neue Fahrzeuge in Betrieb gesetzt (siehe Kapitel Bahn 2000, Seite 24). Zweitens erhielt das gesamte Lokpersonal eine Ausbildung für das Befahren der Neubaustrecke. Und drittens bereitete sich der gesamte Bereich für zukünftige Herausforderungen vor. Der Anteil der Leistungen für Kunden ausserhalb der SBB soll in den kommenden Jahren schrittweise erhöht werden. Mit der erfolgreichen Zertifizierung des gesamten Managementsystems nach ISO 9001 und der Schaffung eines spezifischen Bereichs für Business Development sind die Grundlagen für die erfolgreiche Umsetzung der Strategie gelegt.

Flottenpolitik definiert: Beim Unterhalt stand im Berichtsjahr die Nach- und Umrüstung von Lokomotiven und Steuerwagen mit den ETCS/ETM-Modulen im Zentrum. Zusätzlich wurden über 375 Einheitswagen IV modernisiert und für den Einsatz auf der Neubau-strecke vorbereitet. Die neu definierte Flottenpolitik für die Jahre 2005 bis 2015 beinhaltet die Beschaffung weiterer Trieb- und Doppelstockzüge für den Regionalverkehr, die Werterhaltung der Fernverkehrsflotte und die Ausrangierung von 40-jährigem Rollmaterial. Damit wird die Flotte laufend den gewandelten Kundenbedürfnissen angepasst.

Kundenbeziehungen, Services und Innovationen. Die Bedeutung alternativer Verkaufskanäle setzte sich 2004 weiter fort. Die Inbetriebnahme von zusätzlichen 330 Billettautomaten erhöhte den Selbstbedienungsanteil um weitere 4 % auf 57 %. Damit wurde 2004 weit über die Hälfte aller Bahntickets an Automaten gelöst (siehe Grafik Seite 31).

Innovation Ticketshop: Mitte November 2004 nahm der SBB Personenverkehr die neue Internetplattform (www.sbb.ch) in Betrieb. Im «Ticketshop» können die Fahrausweise ausgewählt, bezahlt und direkt ausgedruckt werden. Für Geschäftskunden wurde zusätzlich eine Businessplattform (www.sbb.ch/business-travel) geschaffen. Bereits nutzen über 70 Firmen diese neue Dienstleistung. In den ersten zwei Monaten nach dem Start wurden gegen 42 000 Online-Tickets abgesetzt. Auch im neuen Jahr werden die alternativen Vertriebskanäle weiter ausgebaut. Diese Strategie wertet den persönlichen Verkauf auf. Das Verkaufspersonal wird von Routineverkäufen entlastet und kann sich noch gezielter der Kundenberatung widmen.

Investitionen von über 700 Mio. Franken. Für die Division Personenverkehr der SBB war 2004 ein Jahr mit hohen Investitionen, vor allem in Rollmaterial, auf Grund von Bahn 2000. Die Netto-Investitionen 2004 beim Personenverkehr betragen CHF 754,7 Mio.

Entwicklung der Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Von der Brünigbahn zur Zentralbahn. Die Brünigbahn konnte das Ergebnis des Vorjahres halten und erzielte Verkehrserlöse in der Höhe von CHF 12,6 Mio. Die Verkehrsleistung stieg auf 77,46 Mio. Personenkilometer (+2,2 %). Im Berichtsjahr konnten zudem die Fusionsgespräche zwischen der Brünigbahn und der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) erfolgreich abgeschlossen werden. Am 1. Januar 2005 nahm die neue «Zentralbahn» – die SBB ist mit 66 % an der Gesellschaft beteiligt – den Betrieb auf. Acht neue Regionalverkehrs-kompositionen werden die bestehende Flotte im neuen Jahr verstärken.

Thurbo behauptet sich am Markt. Die Ostschweizer Regionalverkehrstochter Thurbo kämpfte 2004 ebenfalls mit sinkenden Abgeltungen für Regionalverkehrsleistungen und musste dies mit Effizienzsteigerungen und konsequentem Kostenmanagement auffangen. Kostenvorteile brachten auch die Auslagerung von Unterhalt, Betriebsführung und Distribution. Dank dieser Massnahmen konnte Thurbo ein ausgeglichenes Ergebnis vorweisen. Thurbo nahm 29 neue Regionalzugskompositionen des Typs GTW 2/6 in Betrieb. Die Gesellschaft EuroThurbo GmbH wurde per 31. Dezember 2004 von SBB Personenverkehr erworben. Sie wird nun in die SBB Deutschland GmbH integriert, und die Deutschlandaktivitäten werden in einer zentralen Organisation zusammengefasst.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Die Bahngastro-Tochter Elvetino macht Fortschritte. Beim Bahngastronomie-Unternehmen Elvetino AG, das vor eineinhalb Jahren von der SBB übernommen wurde, konnten erste positive Trends festgestellt werden. Eine Vielzahl von Angebotserneuerungen wurden realisiert. Optimierte Logistikstrukturen und neue Lieferanten brachten weitere spürbare Qualitätsverbesserungen. Zudem weitete Elvetino die Geschäftstätigkeit aus. Das neue strategische Geschäftsfeld «Station» hat zum Ziel, an Bahnhöfen mit entsprechendem Potenzial ein stationäres Verpflegungsangebot bereitzuhalten und das bestehende Angebot im Zug zu ergänzen. Fünf flexible «Elvetino Mobile» waren bis Ende Jahr im Einsatz. In den ersten Monaten haben die Umsätze die Erwartungen übertroffen.

Cisalpino AG: Angebotserweiterung im alpenquerenden Personenverkehr. Die schrittweise Übertragung des gesamten grenzüberschreitenden und alpenquerenden Personenverkehrs von Trenitalia und SBB auf der Nord-Süd-Achse stand bei Cisalpino 2004 im Zentrum. Die im Februar 2004 bestellten 14 Hochleistungs-Neigezüge ergänzen ab Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 die Flotte. Die damit verbundenen Fahrzeitgewinne von bis zu 50 Minuten ermöglichen die Erschliessung zusätzlicher Märkte. Im Geschäftsjahr 2004 legte die Cisalpino-Flotte 3,2 Mio. Kilometer zurück und beförderte auf ihrem Streckennetz rund 4,2 Mio. Fahrgäste. Der Umsatz wurde auf CHF 97 Mio. gesteigert.

Lyria, Tilo und RegionAlps im Aufbruch. Lyria: Die Kooperation zwischen SNCF und SBB konnte sich trotz Konkurrenz durch Car- und Billigfluganbieter auf dem Markt behaupten. Mit 1,4 Mio. Reisenden hat die Gesellschaft ihre Ziele erreicht. 2005 wird die Linie Genf-Paris mit einem Passagieraufkommen von zusätzlichen 1,4 Mio. in die Gesellschaft Lyria integriert.

Tilo: Im Dezember 2004 nahm die Tilo AG, das Joint Venture zwischen den gleichberechtigten Partnern SBB Personenverkehr und Trenitalia, den Betrieb auf. Die neue Gesellschaft übernimmt die Führung des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs zwischen dem Kanton Tessin und der Region Lombardei.

RegionAlps: Im Mai 2003 haben die SBB und die Transports de Martigny et Région SA die Gesellschaft RegionAlps AG für den regionalen Personenverkehr im Wallis gegründet. Die SBB ist mit 70% an diesem Unternehmen beteiligt. In einer ersten Phase bezieht RegionAlps sämtliche personellen Ressourcen bei den Mutterunternehmen. Ab 2005 rekrutiert RegionAlps nun schrittweise eigene Mitarbeitende. Zu diesem Zweck wurde 2004 ein Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt und unterzeichnet.

Öffentliche Sicherheit verstärkt.

Die SBB reagiert auf die zunehmende Aggressivität und Zerstörungswut mit einer neuen Sicherheitsstrategie. Basierend auf der Kombination von Präventions- und Interventionsmassnahmen in Bahnhöfen und Zügen werden gezielt personelle und technische Vorkehrungen umgesetzt. Dazu gehören Videoüberwachung im Regionalverkehr und die Randstundenbegleitung im S-Bahn-Verkehr Zürich. Im Projekt «Bahnpolizei plus» erhöhte die SBB durch die kontinuierliche Aufstockung des Personals um 52 auf 213 Vollzeitstellen ihre Interventionsfähigkeit. Gleichzeitig wurde eine neue Zentrale in Olten geschaffen, welche die Einsätze gesamtschweizerisch koordiniert. Im Bereich der Prävention entwickelte die SBB unter dem Label «RailFair» – in Zusammenarbeit mit dem Zentrum für Konfliktgestaltung – innovative Begleitmodelle mit verschiedenen Ausrichtungen: «Grands frères», Schülerbegleitung und Bahnhofspatenschaften.

Weniger Mitarbeitende. Der Personalbestand von SBB Personenverkehr (inkl. Tochtergesellschaften und Beteiligungen) reduzierte sich 2004 netto im Jahresdurchschnitt um 136 auf 12 472 Vollzeitstellen. Für 2005 ist ein Aufbau von rund 100 Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt geplant, insbesondere durch die Übernahme des Cargo-Lokdepots Sargans, die Gründung der Zentralbahn, die Integration von Cisalpino, Tilo und RegionAlps.

Ausblick und Herausforderungen.

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 steht der SBB Personenverkehr vor weiteren Herausforderungen. Der neue Fahrplan hat zu einem Angebotsausbau von 12 % geführt. Diese zusätzlichen Kapazitäten müssen am Markt platziert und ausgelastet werden.

Durch die Beschaffung von neuem Rollmaterial und den Ausbau der unterstützenden Planungs-, Sicherungs- und Führungssysteme bewegt sich die Division zunehmend in einem Hightech-Umfeld. Das entsprechende Fachwissen wird laufend beschafft und ausgebaut; dadurch sinkt die Abhängigkeit von den Zulieferfirmen.

Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 führt auf der Nord-Süd-Achse zu massgeblichen Fahrzeitgewinnen im internationalen Personenverkehr. Diese Marktvorteile müssen frühzeitig in konkrete, konkurrenzfähige Angebotskonzepte umgesetzt werden.

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 steht der SBB Personenverkehr vor weiteren Herausforderungen. Der neue Fahrplan hat zu einem Angebotsausbau von 12 % geführt. Diese zusätzlichen Kapazitäten müssen am Markt platziert und ausgelastet werden. Durch die Beschaffung von neuem Rollmaterial und den Ausbau der unterstützenden Planungs-, Sicherungs- und Führungssysteme bewegt sich die Division zunehmend in einem Hightech-Umfeld.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Güterverkehr: Erfolgreicher Aufbau in Deutschland und Italien.

- Jahresverlust auf CHF –2,8 Mio. reduziert.
- Verkehrsleistung um 1,8 % auf 10,12 Mia. Nettotonnenkilometer gesteigert.
- Rekordergebnis im Binnenverkehr mit 2,72 Mia. Nettotonnenkilometern (+13,2 %).
- Auf Fahrplanwechsel 12. Dezember 2004 Verkehrsleistung in Deutschland auf das Vierfache, in Italien auf das Fünffache gesteigert.

Der Trend bestätigt sich: SBB Cargo hat den Jahresverlust erneut stark reduziert. Er beträgt noch CHF 2,8 Mio. (Vorjahr CHF 33,1 Mio.). Die Verkehrsleistung hat gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen (+1,8 %) und summiert sich auf 10,12 Mia. Nettotonnenkilometer. Im Binnenverkehr erzielte SBB Cargo ein Rekordergebnis und steigerte die Verkehrsleistung auf 2,72 Mia. Nettotonnenkilometer (+13,2 %). Im internationalen Nord-Süd-Verkehr konnte SBB Cargo ihre Position stark ausbauen und per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 die Zahl der Güterzüge in Deutschland auf das Vierfache, in Italien auf das Fünffache steigern. Mit dem starken Ausbau im Ausland sowie dem sehr guten Ergebnis im Binnenverkehr konnte SBB Cargo die Verluste an Wettbewerber im Transitverkehr durch die Schweiz mehr als kompensieren. Der Verkehrsertrag konnte um 3,9 % auf CHF 1,10 Mia. gesteigert werden (Vorjahr CHF 1,06 Mia.). Dank der Umsatzentwicklung, Restrukturierungsmaßnahmen und einem strikten Kostenmanagement erzielte SBB Cargo ein um 83 % besseres Betriebsergebnis von CHF –3,8 Mio., dies bei einem höheren Betriebsertrag von CHF 1,33 Mia. (+3,9 %) und einem im Verhältnis dazu geringer wachsenden Betriebsaufwand von CHF 1,34 Mia.

Verkehrsleistung im Vergleich

Mio. Nettotonnenkilometer	2004	2003	Veränderung in %
Binnen	2 720	2 403	+13,2
Export	571	557	+2,5
Import	1 286	1 308	–1,7
Transit	4 771	5 017	–4,9
Ausland (Deutschland/Italien)	769	651	+18,1
Total	10 117	9 936	+1,8

Güterverkehr SBB Cargo im Überblick¹

Geldwerte in Mio. CHF	2004	2003	2002
Betriebsertrag	1 333,9	1 283,6	1 293,6
davon Verkehrsertrag	1 102,7	1 061,6	1 075,8
Betriebsaufwand	1 337,7	1 306,2	1 365,8
Betriebsergebnis	-3,8	-22,6	-72,2
EBIT	-1,4	-19,2	-73,8
Jahresergebnis	-2,8	-33,1	-96,1
Brutto-Investitionen	224,6	198,3	225,7
Mitarbeitende ²	Anzahl 4 869	4 898	5 130

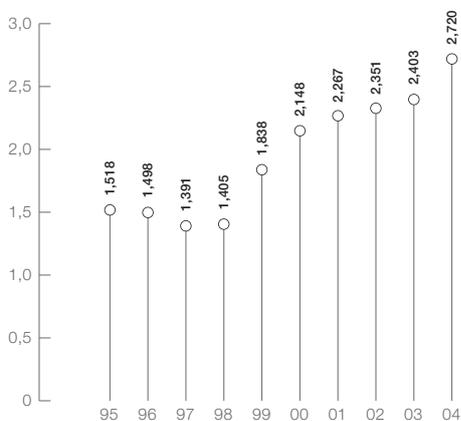
Produktivitätskennzahlen

	2004	2003	2002
Ertrag pro Nettotonnenkilometer in Rp.	10,90	10,68	11,05
Mittlere Transportdistanzen je beladener Wagen in km	197	193	200

- 1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.
 2 Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

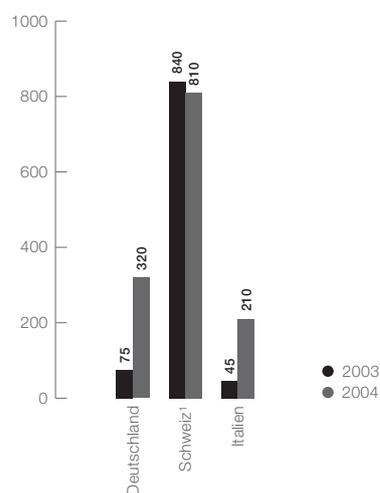
Verkehrsleistung SBB Cargo im Binnengüterverkehr

Mia. Nettotonnenkilometer



Güterzüge von SBB Cargo auf der Nord-Süd-Achse¹

Anzahl Züge pro Woche



¹ Alpenquerend Gotthard/Simplon (ohne übrige Verkehre Schweiz).

Strategische Ziele Güterverkehr.

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

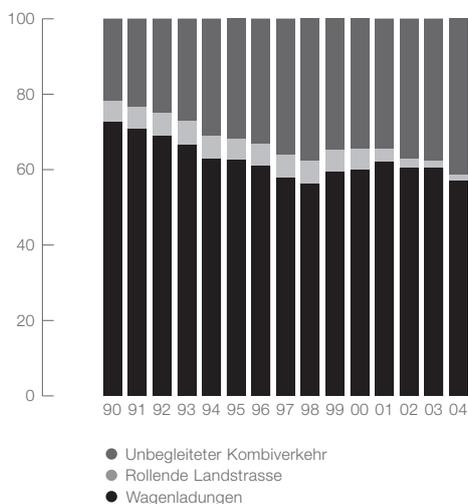
20	Vorwort
24	Bahn 2000
28	Personenverkehr
36	Güterverkehr
44	Infrastruktur
52	Immobilien
60	Strategie/Zielerreichung
64	Leistungen öffentl. Hand
66	Pensionskasse
68	Personal/Soziales
72	Umwelt/Nachhaltigkeit
74	Sicherheit
76	Risikoinformation
78	Corporate Governance
89	Jahreschronik
92	Ausblick
93	Finanzbericht

Mit 10,12 Mia. Nettotonnenkilometern konnte SBB Cargo die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr (9,94 Mia.) leicht steigern (+1,8%). Im internationalen Nord-Süd-Verkehr konnte SBB Cargo ihre Position stark ausbauen und per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 die Zahl der Güterzüge in Deutschland auf das Vierfache, in Italien auf das Fünffache steigern. Im schweizerischen Binnenverkehr erzielte SBB Cargo ein Rekordergebnis und steigerte die Verkehrsleistung auf 2,72 Mia. Nettotonnenkilometer (+13,2%). Mit dem starken Ausbau im Ausland sowie dem sehr guten Ergebnis im Binnenverkehr Schweiz konnte SBB Cargo die Verluste an Wettbewerber im Transitverkehr durch die Schweiz mehr als kompensieren.

Der Verkehrsertrag konnte um 3,9% auf CHF 1,103 Mia. gesteigert werden (Vorjahr CHF 1,062 Mia.). Dank der Umsatzentwicklung, Restrukturierungsmassnahmen sowie einem strikten Kostenmanagement erzielte SBB Cargo bei einem höheren Betriebsertrag von CHF 1,334 Mia. (+3,9%) und einem im Verhältnis dazu geringer wachsenden Betriebsaufwand von CHF 1,338 Mia. (+2,4%) ein um 83% besseres Betriebsergebnis von CHF -3,8 Mio. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich auf CHF -1,4 Mio.

Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Transportart

%-Anteile



Dies schlägt sich in einem ebenfalls stark verbesserten Jahresergebnis nieder. Der Jahresverlust reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 92% und beträgt noch CHF 2,8 Mio. (Vorjahr CHF 33,1 Mio.). Damit hat SBB Cargo eine gute Grundlage geschaffen, um das für das Geschäftsjahr 2005 erstmals budgetierte positive Ergebnis zu erreichen.

Markttrends.

Wettbewerb im Nord-Süd-Verkehr. Mit dem Markteintritt in Deutschland und Italien und dem weiteren Ausbau der internationalen Produktion hat SBB Cargo im europäischen Nord-Süd-Transit für die Kunden des Schienengüterverkehrs Wettbewerb geschaffen. Der Wettbewerb spielt. Ende 2004 operierten neben SBB Cargo vier weitere Güterbahnen auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Die verladende Wirtschaft erhält dadurch die gewünschte Auswahl. Grosse Kunden haben begonnen, ihre Transporte auszusprechen. SBB Cargo konnte dank überzeugenden Angeboten sowie der durchgehenden eigenen Produktion bei den meisten dieser Ausschreibungen gewinnen und ihre Marktposition in Deutschland und Italien ausbauen.

In Deutschland beträgt der Marktanteil von SBB Cargo südlich von Mannheim Ende des Berichtsjahres etwa 34%, südlich von Freiburg rund 43%. Auf den italienischen Strecken südlich der Grenzübergänge Chiasso, Luino und Domodossola erreichte der Marktanteil von SBB Cargo im Durchschnitt rund 25%. Auf der einstigen Monopolstrecke am Gotthard musste SBB Cargo hingegen einen Rückgang des Marktanteils von 100 auf 70% hinnehmen.

In einer ersten Phase führte der Wettbewerb im Schienengüterverkehr zu Verschiebungen zwischen einzelnen Marktteilnehmern. Dank konkurrenzfähigen Angeboten und ungeteilter internationaler Transportverantwortung gelingt es SBB Cargo jedoch vermehrt, Aufträge zu akquirieren, die bisher auf der Strasse ausgeführt wurden, und damit einen positiven Beitrag zur Verkehrsverlagerung zu leisten.

Rekord im Binnenverkehr. Im schweizerischen Binnenverkehr erzielte SBB Cargo insgesamt ein Rekordergebnis und steigerte die Verkehrsleistung um 13,2% auf 2,72 Mia. Tonnenkilometer. Die Kunden haben das neue Produktionskonzept im Wagenladungsverkehr gut aufgenommen. Im Wagenladungsverkehr verzeichnet SBB Cargo ein leichtes Wachstum. Ergänzt wurde diese Entwicklung von einem erfreulichen Wachstum beim Binnenkombi sowie einer starken Zunahme im Ganzzugsbereich, insbesondere für die Bauwirtschaft. Zugenommen haben auch die Verkehre mit dem neuen Produkt Cargo Domino.

Leichte Steigerung im Exportverkehr. Der Exportverkehr hat konjunkturell bedingt wieder leicht zugenommen und erreichte 0,57 Mia. Tonnenkilometer (+2,5%).

Import leicht rückläufig. Der Importverkehr ging auf 1,29 Mia. Tonnenkilometer (-1,7%) zurück, was insbesondere auf die rückläufigen Mineralöltransporte (hohes Preisniveau an den Spotmärkten) zurückzuführen ist.

Folgen des Wettbewerbs im Transit. Im Transitverkehr durch die Schweiz führten Verluste an Wettbewerber zu einem weiteren Rückgang auf 4,77 Mia. Tonnenkilometer (-4,9%). In Deutschland und Italien konnte SBB Cargo die Verkehrsleistung hingegen auf 0,77 Mia. Tonnenkilometer (+18,1%) steigern.

Nach Branchen aufgeschlüsselt, verzeichnet SBB Cargo Zunahmen beim kombinierten Verkehr, bei den Stahl-, Papier- und Baustellentransporten (neue Grossbaustellen), ebenso beim Transport von landwirtschaftlichen Produkten (gute Ernte). Interne Optimierungen des Kunden führten dagegen zu einem Rückgang bei den Posttransporten. Wegen des sehr hohen Preisniveaus auf den Rohölmärkten waren die Mineralöltransporte rückläufig.

Ende 2004 operierten neben SBB Cargo vier weitere Güterbahnen auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Die verladende Wirtschaft erhält dadurch die gewünschte Auswahl. Grosse Kunden haben begonnen, ihre Transporte auszusprechen. SBB Cargo konnte dank überzeugenden Angeboten sowie der durchgehenden eigenen Produktion bei den meisten dieser Ausschreibungen gewinnen und ihre Marktposition in Deutschland und Italien ausbauen.

Alpenquerender Verkehr am Gotthard und Simplon.

Im alpenquerenden Verkehr konnte SBB Cargo trotz des intensivierten Wettbewerbs auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz das Niveau des Vorjahres halten (siehe Tabelle unten). Im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) über die Alpen konnte SBB Cargo die Verkehrsmenge steigern. Die Rollende Landstrasse am Gotthard hat wieder das Niveau vor der mehrmonatigen Sperre des Tunnels Monte Olimpino II bei Chiasso im Jahr 2003 erreicht. Im Wagenladungsverkehr verlor SBB Cargo dagegen weitere Züge an Wettbewerber. Insgesamt haben die Güterbahnen die transportierte Menge im alpenquerenden Verkehr deutlich gesteigert, und den Marktanteil gegenüber der Strasse von 63 auf 65% erhöht.

Alpenquerender Verkehr im Vergleich zum Vorjahr

Mio. Nettotonnen	2004	2003	Veränderung
Wagenladungsverkehr	6,88	7,48	-8,0%
Unbegleiteter			
kombinierter Verkehr	11,53	11,07	+4,2%
Rollende Landstrasse	0,84	0,70	+20%
Total	19,25	19,25	±0,0%

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Quantensprung im Nord-Süd-Verkehr.

Weitere Fortschritte machte der Aufbau der beiden Tochterunternehmungen SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia. Die Produktion wurde kontinuierlich ausgebaut, der Personalbestand laufend erweitert.

Eine Premiere erlebte das Unternehmen in der Nacht vom 14. auf den 15. Januar 2004: Der erste ganz in Eigenproduktion von SBB Cargo geführte Zug fuhr von Deutschland (Duisburg) nach Italien (Novara). Es handelte sich um einen Zug des kombinierten Verkehrs für den Operateur Hupac. Weitere bedeutende Akquisitionen in alleiniger SBB-Verantwortung auf der Nord-Süd-Achse waren seit April 2004 die Transporte von Langstahlprodukten für Saarstahl von Saarbrücken in den Raum Milano sowie seit September 2004 die Mineralöltransporte für Esso beziehungsweise Exxon Mobile von Trecate (bei Milano) nach Glattbrugg (bei Zürich) beziehungsweise nach Mannheim.

Im September 2004 nahm SBB Cargo in Italien Transporte über die Plattform Desio in Norditalien mit dem Partner Arienti Srl auf. SBB Cargo ergänzte die Produktpalette damit um Haus-zu-Haus-Transporte aus der Schweiz nach Norditalien und umgekehrt. SBB Cargo bietet den Kunden einen Komplettservice an, bestehend aus Bahntransport, Umschlag Strasse-Schiene sowie Strassenleistung in Italien. Das neue Angebot eröffnet damit auch kleineren Kunden ohne Anschlussgleis eine Alternative zum Strassentransport.

Zahl der Züge verfünffacht. Mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 schliesslich hat SBB Cargo ihre Transportleistung im Ausland massiv erhöht: In Italien wurde die Zahl der Züge verfünffacht (210 Züge pro Woche statt bisher 45), in Deutschland vervierfacht (320 Züge pro Woche statt bisher 75). Dieser Quantensprung forderte das Unternehmen stark, in den ersten Tagen kam es zu grösseren Verspätungen.

In Italien hat SBB Cargo Italia das benötigte Personal an den zwei Standorten Gallarate und Ponte Chiasso zum grössten Teil selbst ausgebildet. Dank diesem Vorgehen kann das Unternehmen von Beginn weg mit modernen, polyvalenten Berufsbildern (Lokführer ist z. B. auch Visiteur) operieren.

In Deutschland hat SBB Cargo begonnen, an den Standorten Köln und Offenburg eigenes Produktionspersonal aufzubauen, das schrittweise das Temporärpersonal ablösen wird. Damit in Zusammenhang steht auch der Aufbau des Standortes Arth-Goldau in der Schweiz. Ab Arth-Goldau sind grenzüberschreitende Personaleinsätze bis Offenburg möglich. Arth-Goldau wird deshalb langfristig den Standort Erstfeld ersetzen. Die erste Gruppe Lokführer hat Mitte Dezember die regelmässigen grenzüberschreitenden Dienste ohne Lokwechsel nach Offenburg aufgenommen. In umgekehrter Richtung sollen ab Mitte 2005 deutsche Lokführer bis Arth-Goldau fahren.

Netzwerk Schweiz: Kostendruck hält an.

Die Kunden haben das neue Bedienungskonzept im Wagenladungsverkehr gut aufgenommen. Mit der laufenden Inbetriebnahme der leistungsfähigen Diesellok vom Typ Am 843 für die regionale Cargoproduktion konnten weitere Reorganisationsschritte umgesetzt werden. Der Abbau der Bundesbeiträge für den Wagenladungsverkehr in den kommenden Jahren wird allerdings zur Folge haben, dass der Druck auf das «Netzwerk Schweiz» (Binnengüterverkehr) nicht abnehmen wird. Er wird etwas gelindert durch den Ende Jahr überraschend gefällten Beschluss der Eidgenössischen Räte, den Abbau nicht im beantragten grossen Umfang, sondern in kleineren, verkraftbareren Schritten zu vollziehen.

Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2004 hat SBB Cargo den Wagenladungsverkehr auf dem Netz des Regionalverkehrs Mittelland (RM), auf der Strecke Porrentruy-Bonfol der Chemins du Fer du Jura (CJ) sowie auf dem Abschnitt Rangierbahnhof Basel/Muttenz-Basel St. Johann Rheinhafen (bisher Traktion durch SNCF) in Eigenregie übernommen. Reibungslos funktionierte die Umstellung auf den Fahrplan von Bahn 2000.

Klare Verhältnisse bei den Tochtergesellschaften.

Seit Ende 2004 wickelt SBB Cargo sowohl in Deutschland als auch in Italien das Geschäft über je eine getrennte Produktions- und Verkaufstochtergesellschaft ab. Die Produktionstöchter agieren als Unterfrachtführer, die Verkaufstöchter als Verkaufsagenturen. Dieses Geschäftsmodell mit Unterfrachtführern und Vermittlungsagenturen schafft klare, einheitliche Strukturen und regelt die Verantwortlichkeiten. Im gleichen Zug wurden die Besitzverhältnisse entflochten. SBB Cargo hat dazu die Gesellschafteranteile der HGK und der Hupac an der SBB Cargo Deutschland zurückgekauft. Die Zusammenarbeit mit der HGK wird auf Kooperationsbasis weiter vertieft. Damit befinden sich alle vier Auslandtochtergesellschaften zu 100 Prozent im Besitz von SBB Cargo. Der Auftritt der Auslandtöchter wurde vereinheitlicht. Sie treten neu unter dem Brand «SBB Cargo» auf und verwenden auch das Logo des Mutterhauses. Damit wird das Konzept der ungeteilten Transportverantwortung aus einer Hand verdeutlicht.

Auch die ChemOil Logistics AG, die Tochterfirma von SBB Cargo für Gefahrgutlogistik, befindet sich dank Kauf der Anteile der Transpetrol neu zu 100 Prozent im Besitz von SBB Cargo. Die Umsätze aus logistischen Dienstleistungen der ChemOil sind dadurch erstmals voll konsolidiert.

Investitionen von 93 Mio. Franken in Rollmaterial.

SBB Cargo setzt die Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotte fort. Für CHF 14,5 Mio. beschafft SBB Cargo fünf weitere Rangierloks vom Typ Am 843 für den Einsatz in Deutschland. Diese erhalten auch die deutschen Zugsicherungssysteme. Für 200 Containertragwagen tätigt SBB Cargo eine Investition von CHF 17,6 Mio. Weitere CHF 25,3 Mio. investiert das Unternehmen in 200 vierachsige Schiebewandwagen. Die neuen Fahrzeuge erhalten lärmarme Bremsysteme. Für CHF 35,9 Mio. modernisiert SBB Cargo die Führerstände ihrer älteren Streckenlokomotiven. Die Führerstände der Lokomotiven Re 420, Re 430 und Re 620 bekommen Klimaanlage, während die Ae 610 ergonomischere Sitze und besser dichtende Fenster erhalten. Mit diesen Massnahmen verbessert SBB Cargo die Arbeitsplatzqualität ihres Lokpersonals.

Kurz vor Jahresende hat die Zweistromlok Re 484 von Bombardier die Typenzulassung für die Schweiz und Italien bekommen. Anfangs 2005 erfolgte die Immatriculation für den Einsatz in Italien. Verspätung hat die Auslieferung und Zulassung der Zweistromlok Re 474 von Siemens. Um die Mehrleistungen in Italien ab Fahrplanwechsel bewältigen zu können, wurde eine grössere Anzahl Loks zusätzlich angemietet.

Insgesamt investierte SBB Cargo im Berichtsjahr CHF 93,3 Mio. in Rollmaterial.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Kunden stehen im Mittelpunkt.

Kundenzufriedenheit. Die Kundenzufriedenheit im Binnenverkehr fiel unter das Niveau des Vorjahres und erreichte durchschnittlich 7,21 Punkte auf einer Zehnerskala (Vorjahr: 7,32 Punkte). Schlechter bewertet wurden vor allem das Beschwerdemanagement und die Rechnungsstellung. Trotz Reorganisation des Beschwerdemanagements konnte noch keine spürbare Verbesserung in der Abwicklung von Reklamationen erzielt werden. In der schlechteren Bewertung der Rechnungsstellung widerspiegelt sich die konsequentere Verrechnung von Serviceleistungen und die geringere Kulanz bei der Abrechnung von Zusatzleistungen. Positiv entwickelt hat sich die Zufriedenheit mit den Dienstleistungen des Kunden Service Centers (KSC). Immer mehr Kunden wickeln ihre Aufträge über das KSC ab. Besonders geschätzt wurden die Freundlichkeit, die Erreichbarkeit sowie das Engagement des KSC-Teams. Besser bewertet wurden auch die Kundenkommunikation sowie der neue Internetauftritt von SBB Cargo.

Innovationen im Kundenservice. Die Zusammenfassung der Grenzadministration im Kunden Service Center (Projekt Passaggio) konnte abgeschlossen werden. Das KSC hat sich parallel zur Strategie von SBB Cargo konsequent international ausgerichtet. Das Cargo Informations System (CIS) wurde für den internationalen Einsatz weiterentwickelt. Mit CIS bietet SBB Cargo ihren Kunden als erste und bislang einzige europäische Güterbahn ein europaweit einheitliches Produktions- und Informationssystem an. Im Dezember erhielten sowohl SBB Cargo Deutschland wie SBB Cargo Italia von den Zollbehörden die Bewilligung für die Inanspruchnahme des vereinfachten gemeinschaftlichen Eisenbahn-Versandverfahrens (vgVV). Der administrative Aufwand für die Erstellung der Zolldokumente sowie deren Behandlung an der Grenze verringert sich damit erheblich.

Das wachsende Bedürfnis nach mehr Online-Dienstleistungen nimmt der neu konzipierte Internetauftritt von SBB Cargo auf. Die Zahl der elektronisch übermittelten Beförderungsaufträge ist bis Ende 2004 auf knapp 50 % angewachsen.

Pünktlichkeit erneut gesteigert. Die Pünktlichkeit der Güterzüge in der Schweiz konnte nochmals leicht gesteigert werden. Gesamthaft verkehrten 92,17 % der Güterzüge pünktlich (Vorjahr 90,71 %), das heisst mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Im Transitverkehr durch die Schweiz erreichten 79 % der Güterzüge dieses Qualitätsziel. Im traditionell pünktlicheren Binnenverkehr waren es sogar 95 % (Vorjahr 94 %) der Güterzüge, die pünktlich verkehrten.

Personal: Ausbau bei den Tochtergesellschaften.

Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ist gegenüber dem Vorjahr um 29 Vollzeitstellen gesunken und betrug inklusive Tochterunternehmen 4869 Vollzeitstellen. Der Abbau in der Schweiz geht auf verschiedene die Produktivität steigernde Projekte zurück, namentlich Passaggio (Vereinfachung der Grenzadministration), neuer Wagenladungsverkehr (Phase II) und die Reduktion der nicht direkt produktiven Stellen beim Service Rollmaterial. Im Gegensatz dazu erhöhte sich der durchschnittliche Personalbestand bei den Tochtergesellschaften in Deutschland (+13 Stellen) und Italien (+73 Stellen) um total 86 Stellen. Insgesamt nahm der Personalaufwand im Berichtsjahr um CHF 16 Mio zu.

Ausblick: Erstmals schwarze Zahlen budgetiert.

Im Jahr 2005 erwartet SBB Cargo nicht nur stark wachsende Verkehrsleistungen in Deutschland und Italien, sondern erstmals in ihrer Geschichte auch schwarze Zahlen. Die Verlagerungen werden vermehrt Preisverhandlungen im Wettbewerb führen und damit den Druck auf die Preise aufrechterhalten. Die Intensität des Wettbewerbs wird nochmals zunehmen. SBB Cargo hat sich seit mehreren Jahren konsequent auf den Wettbewerb vorbereitet und ist heute die einzige Güterbahn, die ihren Kunden auf der Nord-Süd-Achse ungeteilte Transportverantwortung aus einer Hand anbieten kann. SBB Cargo will diesen Vorsprung halten und weiter ausbauen.

Starkes Wachstum im Ausland und Produktivitätssteigerung im Binnenverkehr wird das Unternehmen und seine Mitarbeitenden auch im kommenden Jahr enorm fordern.

Im Binnenverkehr stellen die veränderten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen grosse Herausforderungen dar. Wohl wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zum 1. Januar 2005 erhöht, gleichzeitig aber die Gewichtslimite für den Strassenschwerverkehr auch im Binnenverkehr auf 40 Tonnen angehoben. Im Gesamteffekt verbessern sich die Rahmenbedingungen für die Strasse. Gleichzeitig wurden die Trassenpreissubventionen zur Stützung des Wagenladungsverkehrs auf der Schiene gekürzt. SBB Cargo wird deshalb auch im kommenden Jahr kostensenkende Massnahmen umsetzen müssen.

Beides – starkes Wachstum im Ausland, Produktivitätssteigerung im Binnenverkehr – wird das Unternehmen und seine Mitarbeitenden auch im kommenden Jahr enorm fordern.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

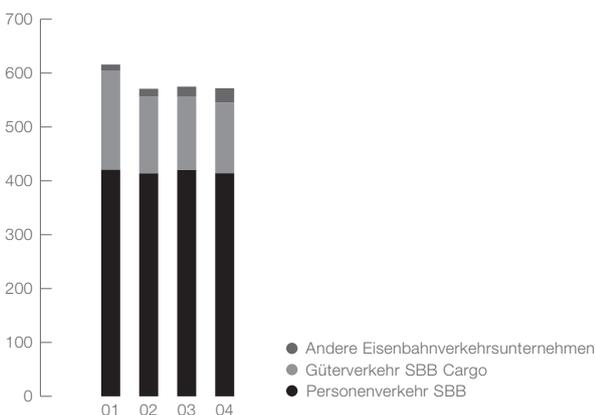
Infrastruktur: Noch mehr und pünktliche Züge.

- Erfolgreiche Inbetriebnahme des «Jahrhundertprojektes» Bahn 2000.
- 3,9 Mio. Trassenkilometer mehr verkauft (+2,9%): bereits 10% im Güterverkehr an andere Bahnunternehmen.
- Pünktlichkeit weiter erhöht: 19 von 20 Zügen erreichen das Ziel mit weniger als 5 Minuten Verspätung.

Die SBB Infrastruktur erwirtschaftete 2004 bei einem Betriebsertrag von CHF 3,04 Mia. einen Überschuss von CHF 43,7 Mio. Die zurückgelegten Trassenkilometer stiegen um 2,9% auf 141,2 Mio. Bereits 28 Eisenbahnunternehmen benutzten dabei im letzten Jahr das Schienennetz der SBB. Die Erlöse aus dem Trassenverkauf lagen mit CHF 539,5 Mio. auf Vorjahresniveau, dies als Folge der Bonusregelung für diejenigen Bahnbetriebe, die lärmarmes Rollmaterial einsetzten. Die bereits hohen Pünktlichkeitswerte wurden 2004 erneut übertroffen: 95,48% der Züge im Reiseverkehr erreichen ihren Zielbahnhof mit weniger als 5 Minuten Verspätung. Mit der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist nahm die SBB am 12. Dezember die längste Bahnlinie in der Geschichte des Unternehmens in Betrieb. Die SBB Infrastruktur fokussiert 2005 auf eine noch höhere Verfügbarkeit der Anlagen und das Beheben von Mängeln und Schwachstellen.

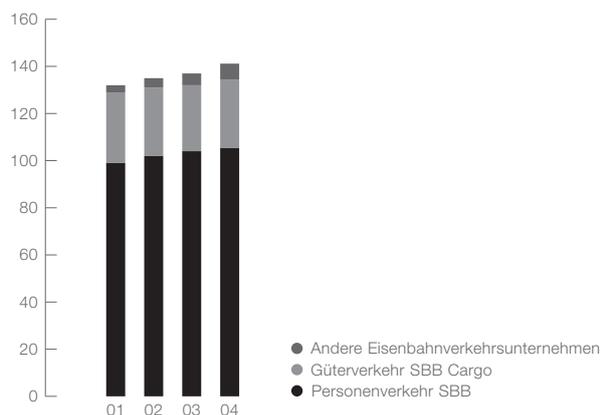
Ertrag aus der Infrastrukturbenützung

Mio. CHF



Entwicklung verkaufter Trassenkilometer

Mio. Trassenkilometer



SBB Infrastruktur im Überblick¹

Geldwerte in Mio. CHF	2004	2003	2002
Betriebsertrag	3 043,5	2 954,1	3 105,0
Infrastrukturbenützung	539,5	540,2	540,9
Betriebsaufwand	3 129,9	3 065,9	3 023,6
Betriebsergebnis	-86,4	-111,8	81,4
EBIT	-94,9	-69,9	143,7
Jahresergebnis	43,7	0,3	106,5
Brutto-Investitionen	1 593,5	1 674,8	1 936,5
Mitarbeitende ²	Anzahl 9 221	9 478	10 271

Energieverkauf (nicht konsolidiert)

Mio. CHF	2004	2003	2002	2001
Bahnstrom inkl. Brünig	185,9	181,6	178,6	249,3
Bahnstrom KTU ³	17,8	17,5	16,5	21,0
50 Hz an SBB	35,4	41,0	34,0	24,7
50 Hz an Dritte Vertragsverkauf und Diverses	13,2	11,8	14,7	9,2
50 Hz an Dritte Spot Market	47,3	43,8	19,6	49,0
Restitutions- und Pumpenergie	4,1	5,1	4,0	3,1
Total	303,7	300,8	267,4	356,3

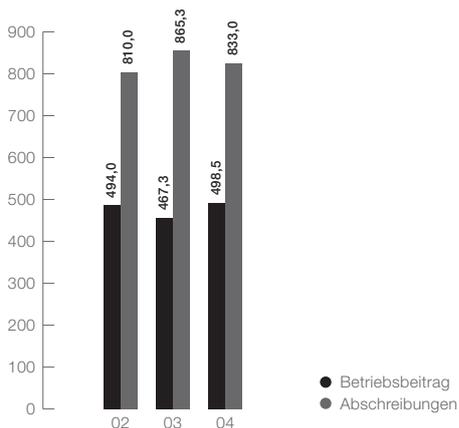
1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

2 Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

3 Konzessionierte Transportunternehmen.

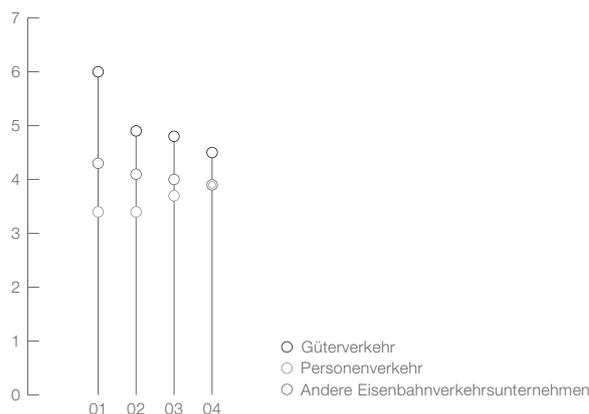
Leistungen des Bundes an die Infrastruktur

Mio. CHF



Trassenpreisentwicklung

Preisentwicklung pro Trassenkilometer und Kunde in CHF



Strategische Ziele Infrastruktur.

- Durch professionelles Betreiben, Erhalten und Entwickeln der Bahninfrastruktur bei zunehmend höherer Netzauslastung den Erfolg der Partner im Personen- und Güterverkehr ermöglichen.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Jeden Tag befahren gegen 9000 Züge das 3000 Kilometer lange SBB-Netz. Die Division Infrastruktur ist innerhalb des Unternehmens SBB dafür verantwortlich, dass alle Züge pünktlich und sicher ans Ziel gelangen. Ziel von SBB Infrastruktur ist das professionelle Betreiben, Erhalten und Entwickeln der Anlagen als Basis zum Erfolg der Bahnverkehrsunternehmen, die auf dem Netz der SBB verkehren. Dazu gehören neben den Hauptkunden SBB Personenverkehr und SBB Cargo zunehmend weitere Bahnbetreiber, primär aus dem liberalisierten europäischen Güterverkehrsmarkt. Gemäss Vorgabe des Bundes hat die Infrastruktur eine ausgeglichene Rechnung zu erzielen.

Positive finanzielle Lage.

SBB Infrastruktur schloss das Geschäftsjahr 2004 bei einem Betriebsertrag von CHF 3,04 Mia. mit einem Überschuss von CHF 43,7 Mio. ab (Vorjahr CHF 0,3 Mio.). Verantwortlich dafür waren die guten Handelsergebnisse im Energiebereich, die Auflösung von Sanierungsrückstellungen zur Senkung der Stromgestehungskosten auf Marktpreisniveau, höhere Ausgleichszahlungen von SBB Immobilien und leicht bessere Betriebserträge. Die Erlöse aus dem Trassenverkauf an Eisenbahnverkehrsunternehmen als selbst erwirtschaftete Haupteinnahmequelle bewegen sich mit CHF 539,5 Mio. auf dem Vorjahresniveau.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit dem Bund als Eigentümer erhielt die SBB (inklusive Brünigbahn) CHF 1,4 Mia. als Betriebsbeitrag, für Abschreibungen und als Darlehen für Erweiterungsinvestitionen. Auf die SBB Infrastruktur allein (d. h. ohne Brünig) entfielen CHF 1,37 Mia. Auf Grund von Schuldenbremse, Entlastungsprogramm und Kreditsperre sind dies CHF 70 Mio. weniger als der Zahlungsrahmen des Parlaments im Jahr 2002 vorsah. Die Investitionen in Bahn 2000 und für Neat-Zufahrten führten zu einer Zunahme der Bundesdarlehen von CHF 505 Mio. Die Trassenpreissubvention des Bundes in der Höhe von CHF 102 Mio. gab die Infrastruktur den Verkehrsunternehmen in Form von Preissenkungen weiter. Beim Betriebsaufwand schlug die Zunahme bei den Abschrei-

bungen inkl. nicht aktivierbarer Investitionsaufwendungen im Umfang von CHF 98 Mio. stark zu Buche; dies als Folge der umfassenden Investitionen. Im Jahr des grossen Fahrplanwechsels nahm der Aufwand für Betriebsplanung und Personalinstruktion spürbar zu. Dank fortschreitender Automatisierung entsprachen die Betriebskosten dem Vorjahresniveau. Die Lohnkosten blieben ebenfalls stabil.

Märkte und Leistungen: Betrieb der drei Netze.

Bahnnetz: Betriebsleistung gesteigert. Hauptkunden sind nach wie vor die SBB-eigenen Divisionen. Im letzten Jahr entfielen 75 % der auf dem SBB-Netz gefahrenen Trassenkilometer auf Züge des SBB Personenverkehrs und 20 % auf Züge von SBB Cargo. Drittanbieter im Güterverkehr beanspruchten 3 % der Trassen; die verbleibende Kapazität ging an Reisezüge von SBB-Tochtergesellschaften und Drittanbieter. Das Total der verkauften Trassenkilometer stieg von 137,3 Mio. auf 141,2 Mio. Damit konnte die Betriebsleistung um 2,9 % gesteigert werden. Die Leistungen von Drittanbietern im Güterverkehr haben sich beinahe verdoppelt und erreichten im Berichtsjahr mehr als 10 % der im Güterverkehr gefahrenen Trassenkilometer. Die Erlöse aus dem Trassenverkauf stagnierten auf dem Vorjahresniveau; dies wegen des Bonus für jene Verkehrsunternehmen, die lärmarmes Rollmaterial einsetzen.

Mit 95,48 % Pünktlichkeit wurde der Vorjahreswert (95,24 %) im Reiseverkehr leicht übertroffen. Mehr als 19 von 20 Zügen erreichten somit ihren Zielbahnhof weniger als fünf Minuten verspätet. Im Güterverkehr stieg die Pünktlichkeit sogar von 90,71 % auf 92,17 %. Erfasst werden im Güterverkehr Abweichungen vom Fahrplan von 30 Minuten und mehr. SBB Infrastruktur trug mit professioneller Betriebsführung, einer hohen Verfügbarkeit der Gleis- und Sicherungsanlagen, einer stabilen Stromversorgung sowie mit einem zuverlässigen Datenübertragungsnetz massgeblich zum Ergebnis bei.

Insgesamt 28 Eisenbahnverkehrsunternehmen – 20 im Personen- und 8 im Güterverkehr – benutzten im letzten Jahr die Infrastruktur der SBB. In diesem Zusammenhang führte die SBB stichprobenweise Kontrollen am eingesetzten Rollmaterial durch. Die Beanstandungsquote betrug im Güterverkehr 7,87% und im Reiseverkehr 5,85%.

Leistungsfähiges Energienetz. Der Energiebezug für den SBB-Bahnbetrieb nahm im Berichtsjahr um 3,4% auf 1962 Gigawattstunden zu. Dies entspricht ungefähr dem Wachstum bei der Trassenbenutzung. Die gesamthaft produzierte und bezogene Energie von 4317 Gigawattstunden stammt zu 42% aus den 10 SBB- und Gemeinschaftskraftwerken, zu 16% aus vertraglich fixierten Lieferungen von Partnern sowie zu 42% aus dem Strommarkt. Der Anteil der aus erneuerbaren Trägern stammenden Energie betrug 85%. Im vergangenen Jahr gingen ein 52 km langer Abschnitt der Mittellandleitung und das zur Speisung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist wichtige Unterwerk bei Wanzwil in Betrieb. Die Versorgung der Bahnen mit elektrischer Energie konnte über das ganze Jahr unterbrechungsfrei sichergestellt werden.

Stabiles Telecomnetz. Die Stabilität des SBB-eigenen Telecomnetzes ist nach wie vor hoch: die Verfügbarkeit des Netzes beträgt 99,99%. Wesentliche Fortschritte wurden im Bereich der Entstörung der Anlagen erzielt. Im Berichtsjahr führte die SBB den bahnspezifischen Funkstandard GSM-Railway auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ein. Auf den restlichen Strecken stellt ein Roaming-Abkommen mit der Swisscom die Versorgung für GSM-R sicher.

Die grosse Herausforderung für die kommenden Jahre ist die Entwicklung und Inbetriebsetzung eines neuen Signal- und Zugsicherungssystems. Das European Train Control System (ETCS) wird Ende 2006 auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist das konventionelle Zugsicherungssystem ablösen und damit ermöglichen, die Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h anzuheben.

Die wichtigsten Projekte.

Bahn 2000 in Betrieb. Meilensteine waren die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, der Abschluss des Ausbaus im Knoten Zürich, die Eröffnung des dritten Gleises Coppet–Genf und der drei Doppelspurabschnitte im Emmental sowie der Ausbau des Bahnhofs Bern (siehe Kapitel Bahn 2000, Seite 24).

SBB als Systemführerin für ETCS. Die grosse Herausforderung für die kommenden Jahre ist die Entwicklung und Inbetriebsetzung eines neuen Signal- und Zugsicherungssystems. Das European Train Control System (ETCS) wird Ende 2006 auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist das konventionelle Zugsicherungssystem ablösen und damit ermöglichen, die Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h anzuheben. Im Auftrag von BLS Alptransit implementiert die SBB parallel dazu das neue Zugsicherungssystem ETCS für den Lötschberg-Basistunnel. Als Systemführer stellt die SBB ein koordiniertes Vorgehen bei der Einführung von ETCS auf dem Schweizer Bahnnetz sicher.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Automatisierung des Betriebs. Im vergangenen Jahr wurden zwölf Strecken oder Streckenabschnitte zusätzlich automatisiert und 30 Bahnhöfe in die Fernsteuerung von grösseren Zentren integriert. Heute ist noch jeder vierte SBB-Bahnhof aus bahnbetriebstechnischen Gründen personell besetzt.

Eine neue Software mit dem Namen Rail Control System (RCS) soll die bisherigen, in die Jahre gekommenen Systeme zur Disposition des Zugverkehrs bis Ende 2008 in Schritten durch eine moderne, modulare Plattform ersetzen. Sie wird die Disposition der Betriebsführung in der Überwachung und Lenkung der täglich rund 9000 Züge auf dem SBB-Netz besser unterstützen und einen namhaften Beitrag dazu liefern, die Infrastruktur-Leistung auf hohem Niveau sicherzustellen. Im Weiteren werden damit die Voraussetzungen geschaffen, dem anhaltenden Trend zu einem dichteren Angebot auch mittelfristig ohne Qualitätseinbusse nachkommen zu können. Der Verwaltungsrat hat für dieses Projekt im November grünes Licht erteilt.

Verfügbarkeit der Anlagen steigern. Im Berichtsjahr initiierte SBB Infrastruktur ein umfassendes Programm zur Verbesserung der Verfügbarkeit der festen Anlagen. Ziel ist es, mit besser ausgebildetem Personal und durch mängelfreie Anlagen Ausfälle und deren Folgen zu reduzieren. 30 weitere Massnahmenpakete in den Bereichen Qualität, Wirtschaftlichkeit und Technik sollen dazu beitragen, die Substanz der Schieneninfrastruktur länger und wirtschaftlicher zu erhalten.

Facelifting Stationen geht weiter. Im Rahmen des seit vier Jahren laufenden Erneuerungsprogramms «Facelifting Stationen» hat die SBB bis heute 160 der über 600 kleineren und mittelgrossen Bahnhöfe kundengerecht umgestaltet, davon 30 im Jahr 2004.

Im August startete auf dem Bahnhof Aarburg-Oftringen der Pilotbetrieb mit einem Kundeninformationssystem, das die Reisenden aktuell und vollautomatisch über die nächsten Abfahrtszeiten und über Abweichungen vom Fahrplan informiert. In den kommenden Jahren werden weitere Bahnhöfe mit diesem System ausgerüstet.

Netzentwicklung in engen Grenzen. Der Abschluss der ersten Etappe von Bahn 2000 sowie die Finanzlage des Bundes setzen der Entwicklung des SBB-Netzes engere Grenzen. An den für die Weiterentwicklung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs wichtigen Ausbauprojekten – den Durchgangsbahnhof Zürich sowie den beiden grenzüberschreitenden Strecken von Genf nach Annemasse und von Mendrisio nach Varese – wird intensiv geplant. Die Finanzierung der Projekte durch den Bund ist jedoch noch nicht definitiv gesichert.

Namhafte Projekte im Ausbau und Unterhalt.

Salgesch-Leuk doppelspurig. 126 Jahre nach der Eröffnung dieses Gleisabschnitts der Simplonlinie schloss die SBB im November 2004 die letzte einspurige Lücke zwischen Genf und dem Simplontunnel. Der sieben Kilometer lange Abschnitt ging Anfang November nach sechsjähriger Bauzeit als Doppelspur in Betrieb. Zusammen mit dem Ende 2007 den Betrieb aufnehmenden Lötschberg-Basistunnel erlaubt die durchgehende Doppelspurstrecke den Weiterausbau des Bahnangebots im Wallis. Die Gesamtkosten betragen CHF 239 Mio.

Neun neue Haltestellen für die Stadtbahn Zug. Am 12. Dezember 2004 ging nach knapp zweijähriger Bauzeit die neue Stadtbahn Zug in Betrieb. Die Züge verkehren im Kernbereich Baar–Zug–Cham neu im Viertelstundentakt. Das Infrastrukturprogramm umfasste den Neubau von neun Haltestellen mit Perronlängen von 150 m sowie Ausbauten von vier bestehenden Bahnhöfen. Sämtliche Stationen sind behindertengängig, verfügen über taktile Markierungen und ein neues Kundeninformationssystem. Die Kosten für die Infrastruktur der Stadtbahn Zug belaufen sich auf rund CHF 60 Mio. und werden zu 90 % durch den Kanton Zug getragen.

Modernisierung der Strecke Cadenazzo–Locarno. Auch auf den Fahrplanwechsel abgeschlossen hat die SBB die erste Etappe der Automatisierung der Strecke von Cadenazzo nach Locarno. Die Sicherungsanlagen der Bahnhöfe Riazzino-Cugnasco, Tenero und Locarno wurden in jener des Bahnhofs Cadenazzo zusammengefasst. Seit Ende November überwacht und steuert die Betriebszentrale in Bellinzona die gesamte Strecke. Tenero erhielt zwei neue Perrons, eine rollstuhlgängige Unterführung und das moderne Erscheinungsbild der Regionalbahnhöfe. In Locarno wurde der Perron zum Gleis 1 auf 55 cm erhöht. Die Gesamtkosten für die Modernisierung der Strecke beliefen sich auf rund CHF 18,5 Mio., wovon der Kanton Tessin CHF 2,5 Mio. beisteuerte.

Ausbau der Strecke Winterthur–Schaffhausen. Ebenfalls im Dezember 2004 abgeschlossen wurde die seit Juni 2002 laufende Modernisierung der Strecke Winterthur–Schaffhausen. Als Teil des 50-Mio.-Franken-Projekts baute die SBB den Abschnitt zwischen Hettlingen und Henggart auf Doppelspur aus. In Henggart ersetzt ein von Winterthur aus ferngesteuertes Stellwerk die betagten Anlagen der Bahnhöfe Hettlingen, Henggart und Andelfingen. Das Stellwerk von Marthalen wird neu ebenfalls von Winterthur aus überwacht. Parallel dazu hat die SBB die Publikumsanlagen modernisiert und die Gleisanlagen vereinfacht. Die Reisenden steigen in Hettlingen, Henggart, Andelfingen, Marthalen und Dachsen neu über bequeme, 220 m lange Perrons in die Züge der S-Bahn Zürich ein. Die leistungsfähige Infrastruktur ermöglichte die Einführung des Halbstundentakts der S 33 zwischen Winterthur und Schaffhausen. Der Kanton Zürich und die Gemeinden entlang der Strecke steuerten mit CHF 16 Mio. rund einen Drittel an den Ausbau bei.

Ziel von SBB Infrastruktur ist das professionelle Betreiben, Erhalten und Entwickeln der Anlagen als Basis zum Erfolg der Bahnverkehrsunternehmen, die auf dem Netz der SBB verkehren.

Bahnhofhalle Lausanne in neuem Glanz. Ende Jahr hat die SBB die Erneuerung der Perronanlagen des Bahnhofs Lausanne abgeschlossen. Sämtliche Perrons wurden auf eine bequeme Einstiegshöhe angepasst. Kompletten renoviert wurde zudem das Dach der fast hundertjährigen Perronhalle. Die Investitionen betrugen CHF 18 Mio.

Neue Publikumsanlagen in Chur. Im Herbst 2004 ging in Chur die neue Sicherungsanlage in Betrieb. Rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel konnten auch die Hauptarbeiten an den Perronanlagen der beiden Bahnen SBB und RhB fertig gestellt werden. Der Ausbau des Hausperrons der SBB und die Fertigstellung der zusätzlichen Perronkante für den Regionalverkehr begannen im Frühjahr.

Neue Haltestellen Wankdorf. An den beiden neuen Haltestellen Wankdorf, die nach 18 Monaten Bauzeit in Betrieb gingen, machen täglich rund 260 Züge Halt. Sie liegen in der Verzweigung der Linien von Bern nach Ostermundigen und nach Zollikofen und werden durch vier Linien der S-Bahn Bern bedient. Stadt und Kanton beteiligten sich zu 75% an den Kosten von rund CHF 29 Mio.

20	Vorwort
24	Bahn 2000
28	Personenverkehr
36	Güterverkehr
44	Infrastruktur
52	Immobilien
60	Strategie/Zielerreichung
64	Leistungen öffentl. Hand
66	Pensionskasse
68	Personal/Soziales
72	Umwelt/Nachhaltigkeit
74	Sicherheit
76	Risikoinformation
78	Corporate Governance
89	Jahreschronik
92	Ausblick
93	Finanzbericht

Buchs SG und Visp als neue Grossbaustellen. Im Jahre 2004 kam es zu ersten Spatenstichen für die Totalerneuerung von zwei mittelgrossen Bahnhöfen. Der Bahnhof Buchs SG als wichtige Drehscheibe im internationalen Verkehr erhält eine kundenfreundliche Publikumsanlage mit hohen Perrons und behindertengerechten Zugängen. Gleichzeitig wird die Gleisanlage gestrafft und das Stellwerk erneuert. Der Kostenrahmen für die bis Ende 2007 dauernden Arbeiten beträgt CHF 77 Mio.

Die Neugestaltung des Bahnhofs von Visp als Gemeinschaftsprojekt von SBB, Matterhorn Gotthard Bahn, Post und Gemeinde kostet CHF 91 Mio. Gesamthaft investieren die Bahnen knapp CHF 300 Mio. Mit der Inbetriebnahme des Neat-Basistunnels ab Dezember 2007 wird Visp zur neuen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit stündlichen schlanken Anschlüssen Richtung Bern, Lausanne, Brig-Mailand, Zermatt und Saas Fee. Die Gleisanlagen beider Bahnen werden modernisiert, der Bus-Terminal verlegt und das Bahnhofareal neu gestaltet.

Millionen für Tunnels, Brücken und Gleise.

Im vergangenen Jahr schloss die SBB auf der Gotthardachse zwischen Brunnen und Flüelen die Sanierung von sieben aus dem Jahre 1882 stammenden Tunnels von insgesamt über fünf Kilometer Länge ab. Parallel dazu wurden die Tunnels mit Licht und Hinweisschildern zur Selbstrettung sowie mit Funk ausgerüstet. Das Sanierungsziel – Erhalten der Bausubstanz für die kommenden 25 Jahre – wurde so gewählt, dass nach Ablauf dieser Frist und nach der Inbetriebnahme der Neat-Gotthardlinie über den definitiven Ausbau der Anlagen entschieden werden kann. Im Weiteren sanierte die SBB im Jahre 2004 vier Tunnels zwischen Airolo und Faido, zwei Tunnels zwischen Delémont und Porrentruy sowie den Emmersbergtunnel zwischen Feuerthalen und Schaffhausen. Erneuert wurden die Oltener Aarebrücke, die Frenkebrücke zwischen Liestal und Lausen, die Kessilochbrücke zwischen Zwingen und Grellingen sowie ein Viadukt bei Feuerthalen.

Gesamthaft investierte die SBB im vergangenen Jahr rund CHF 105 Mio. für die Instandsetzung von Tunnels, Brücken und Stützbauwerken sowie CHF 32 Mio. in die Erneuerung von 60 km Fahrleitung. Insgesamt CHF 292 Mio. flossen zudem in die Totalerneuerung von 96 km Streckengleis und 312 Weichen. Zusätzlich hat die SBB rund 50 km Gleis und 183 Weichen neu gebaut und 131 ersatzlos ausgebaut. Im vergangenen Jahr nahm die SBB 17 neue Stellwerke in Betrieb, unter anderem in grösseren Bahnhöfen wie La Chaux-de-Fonds, Kerzers, Thun, Langnau, Brugg AG und Chur. Im gleichen Zeitraum wurden 52 Niveauübergänge entweder gesichert oder aufgehoben.

Prozesse, Mitarbeitende, Ausblick.

Feinjustieren bei Organisation und Prozessen. Die auf den vier Sparten Verkauf und Kapazitäts-, Asset-, Technologie- sowie Projekt- und Baumanagement basierende Organisation der Division SBB Infrastruktur hat sich bewährt. Zu kleineren organisatorischen Anpassungen kam es in der zweiten Jahreshälfte mit der Gründung der Geschäftseinheit Bahnautomatisierung, welche die teilweise verstreuten Kompetenzen im Bereich Sicherungsanlagen zusammenfasst. Der strategische Einkauf berichtet neu direkt der Divisionsleitung. Grösseres Synergiepotenzial beansprucht zudem die angestrebte engere Zusammenarbeit zwischen der für das Funktionieren der festen Anlagen verantwortliche Geschäftseinheit «Verfügbarkeit und Sicherheit» und dem für den Grossumbau zuständigen «Baumanagement».

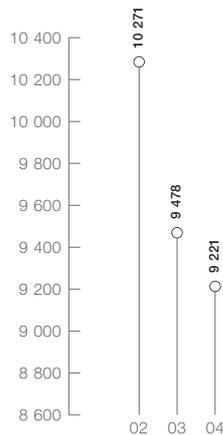
Hansjörg Hess neuer Divisionsleiter. Im Berichtsjahr arbeiteten 9221 Personen bei der SBB Infrastruktur, 257 Personen weniger als im Vorjahr (siehe nebenstehende Grafik). Per Anfang August übernahm Hansjörg Hess die Leitung der SBB Infrastruktur von Hans-Jürg Spillmann (siehe Kapitel Corporate Governance, Seite 78).

Ausblick und strategisches Ziel.

Nach der erfolgreichen Einführung des neuen Angebots konzentrieren sich die Arbeiten bei der Infrastruktur nun auf das Feinjustieren des Fahrplans und der Betriebsabwicklung, damit die Züge auch nach Wiederaufnahme der Bau- und Unterhaltsarbeiten pünktlich verkehren. Strategisches Ziel ist es, durch professionelles Betreiben, Erhalten und Entwickeln der Anlagen die Basis zum Erfolg der Bahnverkehrsunternehmen zu schaffen und damit die Zufriedenheit der Reisenden und Güterverkehrskunden zu verbessern. Erste Massnahmen zur Umsetzung dieser Strategie sind in der Form von wichtigen Projekten eingeleitet worden: Erhöhung der Professionalität der Mitarbeitenden, Reduktion der von der Infrastruktur verursachten Verspätungsminuten, Beheben von Mängeln aus Bahn 2000 und systematische Planung und Umsetzung von weiteren Netzausbauten. Im Weiteren wird die SBB Infrastruktur 2005 die Grundlage schaffen für eine unabhängige Trassenvergabestelle ausserhalb der SBB und damit den Vorgaben der Bahnreform 2 Rechnung tragen (siehe Kapitel Vorwort, Seite 20).

Entwicklung Personalbestand Infrastruktur

Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt



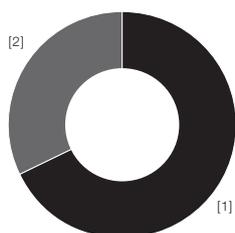
20	Vorwort
24	Bahn 2000
28	Personenverkehr
36	Güterverkehr
44	Infrastruktur
52	Immobilien
60	Strategie/Zielerreichung
64	Leistungen öffentl. Hand
66	Pensionskasse
68	Personal/Soziales
72	Umwelt/Nachhaltigkeit
74	Sicherheit
76	Risikoinformation
78	Corporate Governance
89	Jahreschronik
92	Ausblick
93	Finanzbericht

Immobilien: Positives Ergebnis in schwierigem Umfeld.

- Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen fast verdoppelt auf CHF 93,6 Mio.
- Trotz grossen Preisdrucks in der Branche 1,9% Wachstum bei Mieterträgen.
- RailCity-Bahnhöfe als Wachstumstreiber: Umsatzplus 13,2% auf 806,1 Mio.

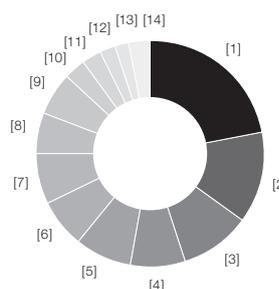
SBB Immobilien hat in einem schwierigen Branchenumfeld ein positives Ergebnis erzielt. Der Betriebsertrag verzeichnete 2004 ein Wachstum von 12,4% auf CHF 553,1 Mio. Die Mieterträge als wichtigster Ertragsbestandteil stiegen trotz anhaltenden Preisdrucks in der Immobilienbranche um 1,9% auf CHF 427,7 Mio. Eine starke Entwicklung verzeichneten insbesondere die sieben RailCity-Bahnhöfe, die den Umsatz um 13,2% auf CHF 806,1 Mio. steigerten. Das Betriebsergebnis verbesserte sich um 12,8% auf CHF 144,3 Mio. Der Jahresgewinn von SBB Immobilien belief sich nach höheren Ausgleichszahlungen an die SBB Infrastruktur auf CHF 15,2 Mio. (Vorjahr CHF –4,6 Mio.). Die Umsetzung der strategischen Stossrichtungen Wertschöpfung, Performancesteigerung und Qualitätssicherung wurde im letzten Jahr in mehreren Schlüsselprojekten kräftig vorangetrieben.

Mieterträge nach Herkunft



- [1] Mieterträge Dritte 68%
[2] Mieterträge Konzerngesellschaften 32%

Mieterträge¹ nach Nutzungsart



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

¹ Ohne SBB-Konzerngesellschaften.

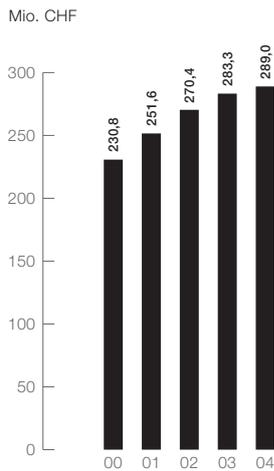
SBB Immobilien im Überblick¹

Geldwerte in Mio. CHF	2004	2003
Betriebsertrag	553,1	491,9
davon Mieterträge Liegenschaften	427,7	419,7
Betriebsaufwand	408,9	364,0
Betriebsergebnis	144,3	127,9
EBIT	184,6	152,1
Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen	93,6	48,1
Jahresgewinn	15,2	-4,6
Brutto-Investitionen	177,2	175,0
Buchwert Anlagen	3 106,0	3 020,5
Mitarbeitende ²	Anzahl 793	795

1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

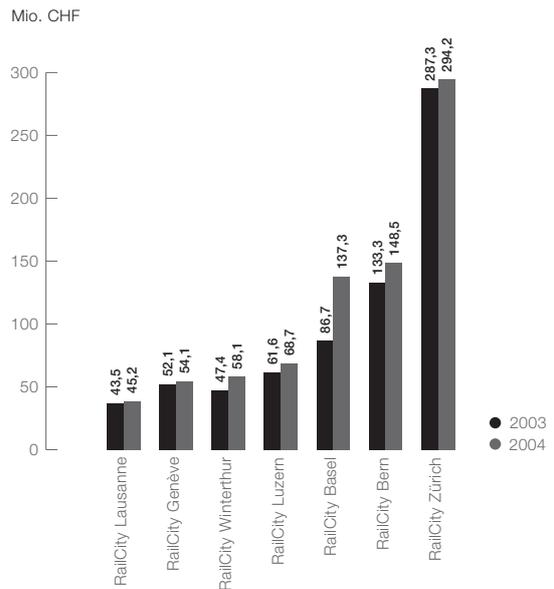
2 Vollbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Entwicklung Mieterträge von Dritten¹



1 Ohne SBB-Konzerngesellschaften.

Umsatzentwicklung Mieter RailCity-Bahnhöfe



Strategische Ziele Immobilien.

- Qualitätssicherung durch kundenorientierte und ökonomische Bewirtschaftung der Dienstleistungs- und Verkehrszentren.
- Steigerung von Immobilienwert und Kundennutzen durch erhöhte Investitionen und Portfoliobereinigung.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Die SBB zählt mit rund 5200 Gebäuden und 27 000 Mietverträgen zu den bedeutendsten Unternehmen auf dem Schweizer Immobilienmarkt. Der Bilanzwert der Sachanlagen beläuft sich auf CHF 3,1 Mia. Im Rahmen der Unternehmensreorganisation hat die SBB ihre Position im Immobilienmarkt und die Bedeutung dieses Geschäfts für das Gesamtunternehmen überprüft und die Immobilienaktivitäten auf Anfang 2003 als Geschäftsbereich verselbständigt.

Operativ gut gearbeitet.

Das Betriebsergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 12,8% auf CHF 144,3 Mio. Die Mieterträge stiegen trotz anhaltenden Preisdrucks in der Immobilienbranche auf CHF 427,7 Mio. an. Das entspricht einem Wachstum von 1,9%. Davon entfielen CHF 289 Mio. auf Mieterträge von Kunden ausserhalb der SBB (+2%). Eine positive Umsatzentwicklung konnte insbesondere in den sieben RailCity-Bahnhöfen festgestellt werden, die ihren Umsatz auf CHF 806,1 Mio. (+13,2%) steigerten. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg um CHF 32,5 Mio. auf CHF 184,6 Mio. an, und der Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen wuchs auf 93,6 Mio. (Vorjahr CHF 48,1 Mio.)

Der Jahresgewinn von SBB Immobilien belief sich unter Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur auf CHF 15,2 Mio. (Vorjahr CHF -4,6 Mio.). Im Rahmen der Ausgliederung der Immobilien aus der Infrastruktur im Jahr 2003 war der neu gebildete Geschäftsbereich Immobilien verpflichtet worden, Nettoertragsausfälle, die durch die Ausgliederung resultierten, durch Ausgleichszahlungen zu Gunsten der Infrastruktur zu kompensieren. Von den erwähnten Ausgleichszahlungen in der Höhe von CHF 160 Mio. (Vorjahr CHF 141 Mio.) flossen CHF 74 Mio. direkt und CHF 86 Mio. als Finanzaufwand via Zentralbereiche von Immobilien an die Infrastruktur.

Nachstehend die wichtigsten operativen Ereignisse 2004 in den relevanten Bereichen RailCity, Bewirtschaftung und RailClean.

RailCity: attraktive, lebendige Bahnhöfe im Aufwind.

Expansion abgeschlossen. Mit verschiedenen Aktivitäten wurden im letzten Jahr die RailCity Winterthur, Lausanne und Genève offiziell lanciert. Mit der Positionierung der Dienstleistungs- und Shoppingangebote in diesen drei Bahnhöfen unter dem Kompetenzlabel der SBB ist die Expansion auf schweizweit sieben RailCity-Standorte vorläufig abgeschlossen. Mit einer auf Einführungswerbung aufgesetzten Werbekampagne wurde die Bekanntheit und Wahrnehmung der Marke RailCity verbessert. Die RailCity-Bahnhöfe sind nicht nur Verkehrsknoten, sondern auch lebendige Teile des Stadtbildes und des urbanen Lebens. Die SBB trägt diesem Umstand Rechnung, indem sie der architektonischen Gestaltung und der Funktionalität der Bahnhöfe besondere Aufmerksamkeit schenkt. RailCity-Bahnhöfe sollen kundenfreundliche, multifunktionelle Dienstleistungszentren sein und müssen definierten Qualitätsstandards genügen. Die Bedeutung der RailCity zeigt sich auch an der grossen Nachfrage für Promotionen und Events: Allein im letzten Jahr stieg dort der Umsatz um 20%.

Bewirtschaftung: intensivere Liegenschaftsbewirtschaftung.

Park+Rail kommt voran. Mit 3000 neuen Parkplätzen konnte die Strategie Park+Rail im Berichtsjahr mit erfreulich grossen Schritten weiter konkretisiert werden. Die Förderung der kombinierten Mobilität wurde damit in den Jahren 2001 bis 2004 bereits an über 200 Bahnhöfen mit 10 000 neuen Parkplätzen in die Tat umgesetzt. SBB Immobilien rechnet mit total rund 15 000 neuen Parkplätzen, die bis zum Projektende 2007 realisiert werden können.

Avec-Shops überschreiten CHF 100 Mio. Umsatzschwelle. Die Betreibergesellschaft cevanova ag – ein Partnerunternehmen der SBB, des Migros-Genossenschafts-Bundes und der k Kiosk AG – führt heute an SBB-Bahnhöfen 25 so genannte avec.-Shops. Dank der Öffnungszeiten dieser Shops bleiben Bahnhöfe von 06.00 bis 21.00 Uhr belebt und dies an 365 Tagen im Jahr. Für die Kunden sind die langen Öffnungszeiten und der zentrale Standort wichtig. 2004 wurden fünf neue Standorte eröffnet und die Umsatzschwelle von CHF 100 Mio. erreicht. Unverändert werden schweizweit 26 Aperto-Geschäfte betrieben. Das Franchising-Konzept bestätigt sich trotz vermehrter Mitbewerber erfolgreich. Die beiden Shops «Aperto24», die bis Mitternacht geöffnet sind, erzielten 2004 markante Umsatzzunahmen.

RailClean sorgt für Sauberkeit und Sicherheit.

Der Bereich RailClean reinigt die von den Kunden direkt einsehbaren Räume, Flächen und Gegenstände in den SBB-Bahnhöfen. Die Zahlen zeigen ein eindrückliches Bild: 14 644 m² Schalterhallen, 6116 m² WC-Anlagen, 181 539 m² Unterführungen, mehr als 1,85 Mio. m² Perronfläche mit mehr als 550 km Gleisanlagen, 5986 Abfalleimer, 7852 Stelen usw. Zusätzlich wurden Reinigungsaufträge von Privaten im Bahnhofperimeter ausgeführt. RailClean ist auch für den Winterdienst im Publikumsbereich und die Graffiti-Entfernung verantwortlich.

Entwicklung wichtiger Märkte.

Immobilienmarkt Schweiz (Büro, Verkauf, Logistik). 2004 waren alle klassischen Kategorien des kommerziellen Schweizer Immobilienmarktes weiterhin von einer schwachen Nachfrage geprägt. Das Interesse für Immobilienflächen stagnierte wegen der andauernden wirtschaftlichen Ungewissheit sowie der anhaltenden Flächenoptimierungen in allen Lagen – ausser bei den Topstandorten. Diese Situation unterstreicht die

2004 waren alle klassischen Kategorien des kommerziellen Schweizer Immobilienmarktes von einer schwachen Nachfrage geprägt. Das Interesse für Immobilienflächen stagnierte wegen der wirtschaftlichen Ungewissheit sowie der anhaltenden Flächenoptimierungen in allen Lagen – ausser bei den Topstandorten. Diese Situation unterstreicht die Wichtigkeit und das Potenzial der zentralen, verkehrstechnisch einwandfreien Lagen des SBB-Immobilienportfolios.

Wichtigkeit und das Potenzial der zentralen, verkehrstechnisch einwandfreien Lagen des SBB-Immobilienportfolios.

Auf der Angebotsseite entwickelte sich vor allem das Angebot der Büroflächen und zum Teil auch der Detailhandelsflächen trotz der ungünstigen Nachfrage weiter. Trotz anhaltender Leerstände sind die Mieten in diesen Branchenteilen während der letzten zwölf Monate nur marginal gesunken. Auch hier blieben im Allgemeinen Immobilien an Toplagen von Abschwächungen des Mietzinsniveaus verschont.

Conveniencemarkt und Detailhandel. Der Trend zu Convenience hält bei der urbanen Bevölkerung weiter an. Zunehmende Zeitknappheit wird dazu führen, dass dieser Markt weiter wächst. Die Bahnhöfe haben in diesem Geschäft eine gute Position, auch dank des Angebotsausbaus durch die Inbetriebnahme von Bahn 2000. Parallel dazu führen Projekte mit grossen Verkaufsflächen sowie neue Marktteilnehmer und der damit verbundene Druck auf Preise und Margen zu einer Flurbereinigung und zu einer weiteren Konzentration im Detailhandel. Grosse attraktive Einkaufszentren oder auch grosse Bahnhöfe, mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten und ausgebauten Serviceleistungen, werden profitieren.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Strategische Überlegungen und Erfolgsfaktoren: – Transparentes Portfoliomanagement.

Grundstrategie – Strategische Investitionskriterien im Bereich Immobilien. Mit der Anwendung der «Strategischen Investitionskriterien» (SIK) soll in erster Linie transparent gemacht werden, aus welchen Objekten an welcher Lage sich ein Portfolio zusammensetzt. Mit der Portfoliosteuerung wird einerseits eine optimale Verteilung der finanziellen Risiken des Portfolios angestrebt und andererseits festgelegt, auf welche Nutzungskategorie sich SBB Immobilien in Zukunft konzentrieren will.

Entwicklungsstrategie – Teilportfolio Entwicklungsareale. Das Potenzial der Entwicklungsareale wurde analysiert und strukturiert. Sämtliche Areale sind bereits mittels SIK bewertet und priorisiert. Für jedes Areal wurde auf Grund seines Wertschöpfungspotenzials eine Grundstrategie definiert. SBB Immobilien will sich auf die besten Projekte konzentrieren und sich an der Wertschöpfung beteiligen.

Portfoliostrategie – Baurecht vs. Verkauf. Mit dem Ziel eines aktiven Portfoliomanagements wurden 2004 die wichtigsten Baurechtsverträge des Baurechtsportfolios analysiert und priorisiert. Das Resultat des Projekts war die Formulierung einer Baurechtsportfolio-Strategie (Bereinigung, Weiterführung) und die Definition eines Entscheidungsprozesses für Desinvestitionskandidaten (Baurecht oder Verkauf).

– Entwicklung RailCity.

Objektstrategie RailCity. Das Projektziel bestand darin, für alle RailCity Grundlagen und Objektdaten aufzubereiten, um standort- und marktgerechte Strategien zu definieren. In einem weiteren Schritt werden nun die Objektstrategien konkretisiert, Massnahmenprogramme erstellt und die Umsetzung eingeleitet. Erstmals wurden im Rahmen des Projekts für jede RailCity eine Marktwertschätzung (DCF-Methode) erstellt und die Daten aller RailCity-Gebäudegeschosspläne im Umfang von gesamthaft 285 000 m² normgemäss aufgenommen, was die Vergleichbarkeit, eine Benchmark und Flächenauswertungen ermöglicht.

– Nutzungspotenzial in der Bewirtschaftung analysiert.

Objektstrategie Bewirtschaftung. Im Rahmen des Projektes Objektstrategie wurden 61 Standorte auf das Nutzungspotenzial analysiert und Massnahmenpläne festgelegt. Dabei erfolgte eine Aufteilung in «Halten», «Optimieren», «Entwickeln» oder «Desinvestieren». Es wurden Grundstücke mit einer Totalfläche von rund 1,3 Mio. m² untersucht.

Zufriedene Kunden der RailCity.

Mieter schätzen das Centermanagement als Partner. In Zusammenarbeit mit der IHA-GfK AG führte RailCity im Berichtsjahr bei allen Mietern eine Zufriedenheitsumfrage durch. Pro RailCity wurden auf Grund der Auswertung die wichtigsten Massnahmen definiert und den Mietern präsentiert. Als Stärken wurden Zuverlässigkeit, Kompetenz und das positive Bild in der Öffentlichkeit sowie die Zusammenarbeit mit den Centermanagements genannt. Verbessert werden müssen Beschilderungen und die Lagerraum-Situation. Mit einer breit angelegten Umfrage bei 644 Personen wurde zudem erstmals auch die Zufriedenheit der Endkunden erhoben. Die Kundinnen und Kunden sind zu fast 80% mit den Leistungen gut bis sehr gut zufrieden. 70% geben an, die Dienstleistungen weiterhin oder noch häufiger zu nutzen.

Die wichtigsten Entwicklungs- und Investitionsprojekte.

Zürich: Stadtraum Hauptbahnhof. Für das Gebiet westlich des Hauptbahnhofs Zürich beidseits der Gleisanlagen wurde mit einem schrittweisen Planungsprozess in enger Abstimmung mit der Stadt Zürich und der Post ein städtebauliches Konzept entwickelt. Die Resultate für den südlichen Teil wurden in einem Gestaltungsplan planungsrechtlich verbindlich festgehalten. Der nördliche Teil (Zollstrasse) kann nach Bau- und Zonenordnung realisiert werden. Der Gestaltungsplan wurde am 8. Dezember 2004 für das Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt.

Der neue Bahnhof Aarau. Anstelle des sanierungsbedürftigen Aufnahmegebäudes des Bahnhofs Aarau wird ein Neubau mit einer Nutzfläche von 30 000 m² und einem Investitionsvolumen von rund CHF 160 Mio. projektiert. Das Herz des neuen, rund 300 m langen Bahnhofgebäudes mit bahnbetrieblicher Nutzung sowie Dienstleistungs-, Büro- und Wohnflächen bildet die grosszügige Halle. Die Baueingabe ist im Juli 2004 erfolgt.

Neubau Bahnhofgebäude Visp. Im Rahmen des Ausbaus des Personenbahnhofs Visp zum Vollknoten im Hinblick auf die Eröffnung des Neat-Basistunnels 2007 erstellt SBB Immobilien zusammen mit der Gemeinde Visp ein neues Bahnhofgebäude. 2004 konnte das Vorprojekt bewilligt und die Erarbeitung des Bauprojekts gestartet werden.

Umgestaltung Genève-Cornavin. Die veralteten Anlagen des Bahnhofs Cornavin erfordern eine tief greifende Renovierung des Bahnhofhauptgebäudes sowie seiner Umgebung. Der erweiterte Umkreis des Bahnhofs ist Gegenstand des 2003 abgeschlossenen Richtplans. Der Umbau erfolgt in mehreren Etappen. Die erste – mit Zeithorizont 2009 – betrifft den Ostteil des Hauptgebäudes mit der optimalen Anordnung aller Funktionalitäten und SBB-Dienste sowie die Gestaltung von 3500 m² kommerzieller Fläche und 5000 m² Büroraum. Investitionsumfang: CHF 65 Mio.

Ausbau Bahnhof und Bahnhofplatz Chur. Mit dem Ausbau des Bahnhofes und des Bahnhofplatzes Chur findet die Erneuerungsphase ihren Abschluss. Der Neubau beherbergt die grosse, zweigeschossige Bahnhofshalle mit dem Zugang zur Ladenpassage sowie verschiedene vermietbare Ladenflächen und frei unterteilbare Büroflächen. Die Fertigstellung des Annexgebäudes ist für 2005 vorgesehen.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Revisionshalle ICN, Yverdon-les-Bains (Arbec). Das Projekt Arbec ist Bestandteil einer von der Division Personenverkehr entwickelten Optimierungsstrategie der Standorte des Rollmaterialunterhalts. Gleichzeitig gehört es zum Entwicklungsrichtplan der Industriewerkstätten (IW) Yverdon. Die alte «Wagenhalle» der IW ist für die Revision der ICN-Triebzüge geradezu ideal, weil das Trennen der Zugverbände nicht nötig ist, wodurch die Revisionsdauer auf ein Minimum beschränkt werden kann. Dadurch bleiben auch die Stillstandzeiten kurz. Sofern die Baubewilligung im Frühjahr 2005 erteilt wird, kann der Umbau im August des gleichen Jahres beginnen. Die Inbetriebnahme der ersten Etappe ist für Januar 2007 vorgesehen.

Im Berichtsjahr wurden über 30 weitere Projekte abgeschlossen, so unter anderem neue Überwachungszentralen, Convenience-Shops und Kaffeebars.

Neues Plakatnetz. Zusammen mit der Werbepartnerin Impacta AG realisierte SBB Immobilien in den sieben RailCity-Bahnhöfen ein neuartiges Plakatnetz, das im Februar 2004 in Betrieb genommen wurde: Rail-Rollingstar 200L. Die bewegten und hinterleuchteten Plakatflächen stehen exklusiv in den Kernzonen der RailCity zur Verfügung – und boomen. Mit einer Belegung von über 80 % gehört das Rail-Rollingstar zu den erfolgreichsten Plakatformaten. Allein mit diesen insgesamt 71 Flächen hat SBB Immobilien 2004 einen Ertrag von CHF 1,5 Mio. erwirtschaftet.

Qualitätsmanagement in der Hauswartung. Zur Verbesserung der qualitativen Bewirtschaftung der SBB Immobilien konnte die an die externen Unternehmen Alphaplan und ISS vergebene Hauswartung 2004 umgesetzt werden. Zudem wurde ein Qualitätsmanagement eingeführt.

Innenreinigung wird ausgelagert. Die Innenreinigung ist gemäss Immobilien-Strategie keine Kernkompetenz von SBB Immobilien und ist daher im Berichtsjahr extern ausgeschrieben worden. Für die regional ausgeschrieben Lose, in denen ein mittlerer Reinigungslevel erwartet wird, meldeten sich zahlreiche Bewerber. Die Umsetzung erfolgt ab Frühjahr 2005.

Personalförderung.

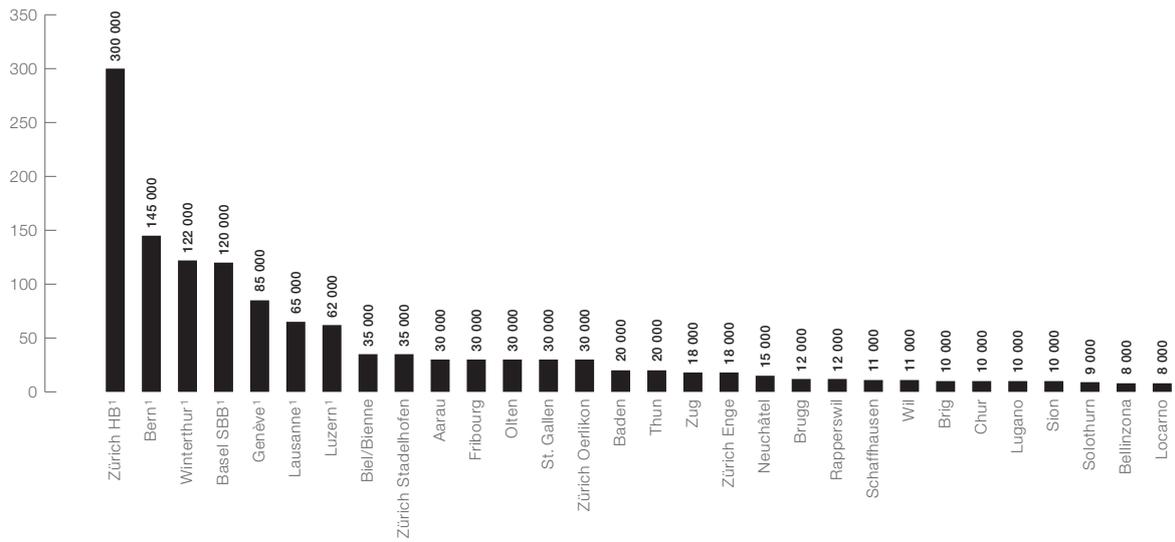
Im Berichtsjahr beschäftigte SBB Immobilien im Durchschnitt 793 Vollzeitbeschäftigte, praktisch gleich viele wie im Vorjahr.

Aus- und Weiterbildung gefördert. 2004 wurden erstmals Immobilien-interne Fachkurse erarbeitet und angeboten. Die Module wurden speziell auf den Bedarf des Geschäftsbereichs und auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden ausgerichtet.

Flexibles Arbeitszeitmodell bei RailClean. Der Bereich RailClean hat im vergangenen Jahr ein neues Arbeitszeitmodell eingeführt. Dieses überlässt es den Mitarbeitenden, ihr Arbeitsende unter Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen selber festzulegen. Den Mitarbeitenden wird dadurch sehr viel Selbstverantwortung übertragen.

Bahnhöfe – Tore zur Stadt und in die Ferne

Personenfrequenzen in den Bahnhöfen im Tagesmittel, errechnet aus Stichprobenerhebungen 2003



¹ RailCity

20	Vorwort
24	Bahn 2000
28	Personenverkehr
36	Güterverkehr
44	Infrastruktur
52	Immobilien
60	Strategie/Zielerreichung
64	Leistungen öffentl. Hand
66	Pensionskasse
68	Personal/Soziales
72	Umwelt/Nachhaltigkeit
74	Sicherheit
76	Risikoinformation
78	Corporate Governance
89	Jahreschronik
92	Ausblick
93	Finanzbericht

Strategie/Zielerreichung: Strategische Herausforderungen.

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

Allgemeine Ziele der SBB.

- Stärkung der Position des öffentlichen Verkehrs und Steigerung des Marktanteils der SBB.
- Erbringen eines wesentlichen Beitrages zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und zur Sicherstellung qualitativ hoch stehenden Dienstleistungen.
- Kontinuierliche Produktivitätssteigerungen in den Verkehrsbereichen und bei der Infrastruktur.
- Erhaltung und Steigerung von Qualität und Pünktlichkeit.
- Sicherstellung und Erhalt eines hohen Sicherheitsniveaus für Kunden und Personal mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement (Fakten zur Sicherheit ab Seite 74).
- Kontinuierliche Steigerung der Zufriedenheit der Kunden.
- Entwicklung und Umsetzung einer Umweltpolitik, welche es erlaubt, die Vorteile der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter zu entwickeln (Fakten zur Umwelttätigkeit ab Seite 72).
- Berücksichtigung der Anliegen der Regionen nach einer angemessenen Verteilung von Arbeitsplätzen.
- Zusammenarbeit im Immobilienbereich mit kantonalen und kommunalen Behörden. Unterstützung bei der Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten im Bahnhofgebiet im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten (Fakten zu SBB Immobilien ab Seite 52).

Strategische Ziele Personenverkehr.

Wachstum

- Erweiterung des Mobilitätsangebots (Bahn 2000, S-Bahnsysteme und kombinierte Mobilität).
- Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz durch Allianzen sichern.
- Grenzgürtelstrategie zur Erschliessung grenznaher Pendlerströme.

Qualität

- Pünktliche, saubere, sichere und moderne Züge.
- Rollmaterialunterhaltskonzept ist in Umsetzung – zeigt Wirkung auf Zuverlässigkeit der Züge, Pünktlichkeit und Sauberkeit.

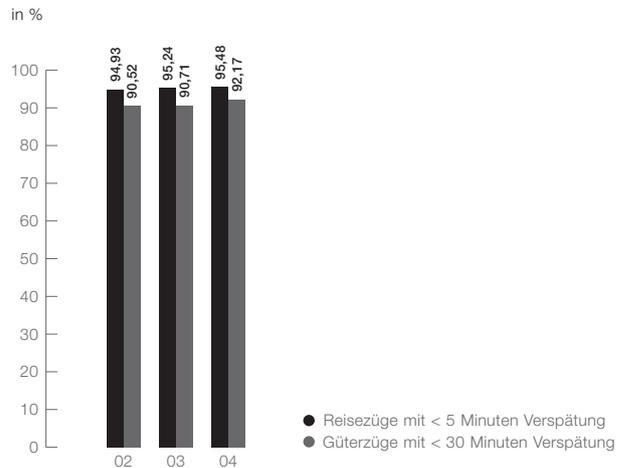
Produktivität

- Distribution: Anteil der neuen Verkaufskanäle (Internet) verbessern, Selbstbedienung erhöhen.
- Standardisierung der Produktions- und Unterhaltungsprozesse (Fakten zum Personenverkehr ab Seite 28).

Strategische Ziele Güterverkehr.

- Markt Schweiz: Moderates Wachstum mit neuen Produkten. Steigerung der Produktivität.
- Markt Europa: Die Wachstumsmöglichkeiten auf der verkehrsstarken Nord-Süd-Achse zwischen Benelux/ Deutschland und Italien nutzen. Starkes Wachstum mit hoher Produktivität (Fakten zum Güterverkehr ab Seite 36).

Entwicklung Ankunftspünktlichkeit der Züge



Strategische Ziele Immobilien.

- Qualitätssicherung für die Kunden: Kundenorientierte, professionelle und ökonomische Bewirtschaftung der Dienstleistungs- und Verkehrszentren sowie der regionalen Bahnhöfe.
- Performance auf Objektebene: Steigerung des Immobilienwertes und des Kundennutzens durch erhöhte Investitionen und Bereinigung des Portfolios.
- Gliederung des heterogenen Immobilienbestandes in homogenere Teilportfolios: Bündelung der Liegenschaften in vier Teilbereiche: «RailCity» für grössere Bahnhöfe, «Entwicklungsareale» an zentralen Lagen im Umfeld der Bahnhöfe, «Büro- und Geschäftsliegenschaften» ohne Bezug zum Bahnbetrieb und «Fläche» zur nachhaltigen und kundenorientierten Bewirtschaftung der übrigen Immobilien (Fakten zu SBB Immobilien ab Seite 52).

Strategische Ziele Infrastruktur.

- Durch professionelles Betreiben, Erhalten und Entwickeln der Bahninfrastruktur bei zunehmend höherer Netzauslastung den Erfolg der Partner im Personen- und Güterverkehr ermöglichen.
- Operative Exzellenz in Pünktlichkeit, Sicherheit, Anlageverfügbarkeit und Produktivität, bei zunehmend beschränkteren finanziellen Mitteln.
- Ausrichtung der Investitionen nach dem maximalen Kundennutzen (Fakten zur Infrastruktur ab Seite 44).

Ziele mehrheitlich erreicht.

Finanzielles Ergebnis. Die SBB erzielte im Geschäftsjahr 2004 einen Konzerngewinn von CHF 42,6 Mio. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr um CHF 17,7 Mio. war trotz einer um CHF 18 Mio. auf CHF 150 Mio. erhöhten Amortisationsrate für die Personalvorsorge Swiss GAAP FER 16 und dem Wegfall des im Vorjahr angefallenen ausserordentlichen Veräusserungsgewinnes aus der Beteiligung an der TDC Switzerland AG von CHF 95,4 Mio. möglich (mehr zum Thema im Finanzbericht, Seite 93).

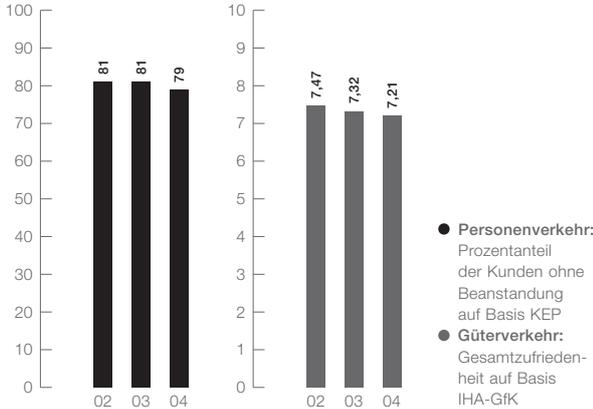
Pünktlichkeit. Die entsprechenden Pünktlichkeits-Durchschnittswerte für das Jahr 2004 haben sich in allen Kategorien und zum zweiten Mal in Folge verbessert. Bei den Reisezügen kletterte die Kennzahl auf 95,48 % (Vorjahr 95,24 %) und bei den Güterzügen auf 92,17 % (Vorjahr 90,71 %).

Diese Ergebnisse kamen trotz der im Vorfeld von Bahn 2000 intensivierten Bautätigkeit zu Stande. Sie können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass vereinzelt Unregelmässigkeiten und Belastungsspitzen zu erheblichen Verspätungen geführt oder sogar Zugausfälle verursacht haben.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Entwicklung Kundenzufriedenheit

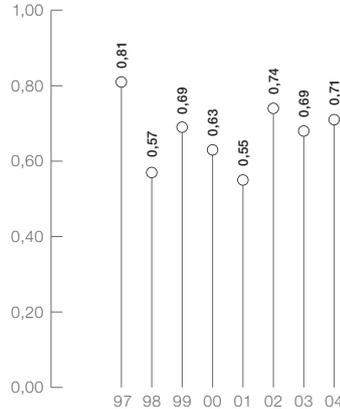
in Punkten



Kundenzufriedenheit. Die Kundenzufriedenheit im Personenverkehr hat im Berichtsjahr leicht abgenommen, und zwar von 81 auf 79 Punkte. Beanstandet wurden vor allem fehlende freie Sitzplätze oder Verpflegungsmöglichkeiten. Das Urteil über Kontakte mit dem Personal, die Pünktlichkeit der Züge oder die Qualität der Beratung erreichte dagegen wiederum recht gute Werte. Zum zweiten Mal wurde die Zufriedenheit nicht nur unter den Bahnbenützenden, sondern auch bei möglichen künftigen Kunden erfasst. Die Gesamtzufriedenheit der Güterkunden ging von 7,32 auf 7,21 Punkte auf der Zehnerskala zurück. In der schlechteren Bewertung der Rechnungsstellung widerspiegelt sich die konsequentere Verrechnung von Serviceleistungen und die geringere Kulanz bei der Abrechnung von Zusatzleistungen. Positiv entwickelt hat sich die Zufriedenheit mit den Dienstleistungen des Kunden Service Centers von SBB Cargo.

Entwicklung Betriebsereignisse

Ereignisse pro Mio. Trassenkilometer

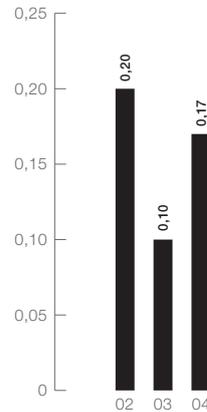


Sicherheitsmanagement. Die Betriebsereignisse gemäss Kriterien des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC nahmen absolut wie auch bezogen auf die gefahrenen Trassenkilometer leicht zu: Die Zahl der Ereignisse stieg von 95 auf 101. Bezogen auf die Trassenkilometer nahmen die Unfälle von 0,69 auf 0,71 pro Million gefahrener Kilometer zu. Häufigste Unfallursachen waren mit 36 Ereignissen (Vorjahr 28) Zusammenstösse respektive Anpralle. Die im Berichtsjahr erreichten Werte liegen im Schnitt der beiden letzten Jahre. Die Zahl der Berufsunfälle von SBB-Mitarbeitenden lag mit 4,8 Arbeitsunfällen pro 100 Mitarbeitende auf Vorjahresniveau (mehr zum Thema Sicherheit ab Seite 74).

Produktivität. Die Produktivität konnte in den vergangenen Jahren schrittweise verbessert werden. Die Produktivitätsindizes zeigen für 2004 in allen Bereichen einen günstigen Trend. Im Personentransport nahm die Verkehrsproduktivität gegenüber dem Vorjahr um 3,2 % zu. Der Güterverkehr verzeichnete einen Produktivitätssprung von 2,4 %. Bei der Infrastruktur konnten die verkauften Trassenkilometer im Verhältnis zum Nettobetriebsaufwand um 0,9 % gesteigert werden (mehr Produktivitätsindizes finden sich im beigelegten Statistischen Vademecum).

Entwicklung Entgleisungen

Entgleisungen pro Mio. Trassenkilometer



Moderne Führungsinstrumente.

Die SBB bekennt sich zu einem modernen Führungssystem mit dem Ziel, ihre Kosten-Nutzen-Effizienz zu steuern und zu verbessern. Im Rahmen der Corporate Governance steht dem Unternehmen ein integriertes Planungs- und Reportingsystem mit Instrumenten zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung (siehe Abschnitt «Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung», Kapitel Corporate Governance, Seite 83). Zudem finden in regelmässigen Abständen Gespräche mit dem Eigentümer und den Aufsichtsbehörden statt: dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, dem Eidgenössischen Finanzdepartement sowie dem Bundesamt für Verkehr. Bei diesen Gesprächen werden die Berichte über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundes und weitere Themen besprochen. Auf operativer Ebene dient die «balanced scorecard» (BSC) als wichtiges Führungsinstrument zur Zielerreichung. Der Zentralbereich Corporate Finance and Controlling (CFC) erstellt monatlich ein Finanz-Reporting, das der Geschäftsleitung vorgelegt wird.

Investitionen für die Wirtschaft.

Die SBB war auch im letzten Jahr einer der grössten Auftraggeber in der Schweiz. Das Unternehmen hat im Berichtsjahr insgesamt CHF 2,73 Mia. Franken investiert und damit wesentlich zur Unterstützung der Schweizer Wirtschaft beigetragen. Das Volumen der Investitionen ist damit gegenüber dem Vorjahr (CHF 2,92 Mia.) rückläufig. Der grösste Teil der Investitionen floss in Infrastrukturanlagen und Rollmaterial. Im Vordergrund stand hier die Fertigstellung und Inbetriebnahme von Bahn 2000.

Statistisches Vademecum 2004.

Diesem Geschäftsbericht liegt ein Kompendium im Taschenformat bei, das thematisch gegliedert viele Fakten zusammenfasst. Dargestellt sind aktuelle Ergebnisse, Leistungen und Bestände sowie die Entwicklungen der letzten Jahre im Konzern SBB. Allgemeine Informationen zum öffentlichen Verkehr, internationale Vergleiche, ein Glossar und eine stark schematisierte Netzkarte runden den Inhalt ab. Erhältlich ist das Vademecum in vier Sprachen bei: SBB Kommunikation, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65, Telefon 0512 20 4111, oder railinfo@sbb.ch sowie im PDF-Format unter www.sbb.ch/geschaeftsbericht.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Leistungen der öffentlichen Hand: Mittel effizient nutzen.

Die SBB ist beauftragt, für die Öffentlichkeit Leistungen zu erbringen. Das erklärt das hohe Interesse von Bund, Kantonen und Gemeinden am Angebot der SBB. Wenn es um dessen Form und Umfang geht, wirkt die öffentliche Hand nicht nur mit, sie trägt substantiell auch dazu bei. Im Rechnungsjahr 2004 erreichte der Beitrag der öffentlichen Hand CHF 2,05 Mia. (Vorjahr 2,04 Mia.). Die SBB setzt diese Mittel effizient ein.

Für die Infrastruktur der SBB trägt der Bund die finanzielle Verantwortung. Beim Bahnangebot im regionalen Personenverkehr sind Kantone mit engagiert. Die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur sind an klare Vorgaben geknüpft. Neben Qualitätskriterien für Zustand und Verfügbarkeit der Anlagen, die erfüllt werden müssen, stellt die SBB ihr Netz auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung. Dieser Netzzugang für Dritte muss dabei diskriminierungsfrei sein. Die Schiedskommission, die allfällige Verletzungen dieser Vorgabe zu untersuchen hätte, hatte bisher keinen Anlass einzuschreiten – ein Beleg dafür, dass die Mitbewerber auf Schienen von den Vorteilen des SBB-Netztes genau gleich profitieren können wie die SBB selbst.

Leistungen an die Infrastruktur. Im Rechnungsjahr erreichten die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur der SBB CHF 1,332 Mia. und sind damit gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig (CHF 1,333 Mia.). Der Betrag wird einerseits zur Abschreibung der Infrastrukturinvestitionen, unter anderem für Bahn 2000, verwendet (CHF 833 Mio.) und andererseits für Bereitstellung und Betrieb des Bahnnetzes eingesetzt (CHF 498,5 Mio.).

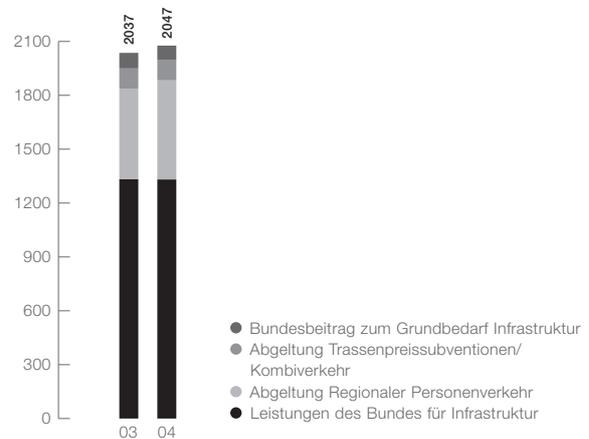
Der Nutzen aus den hohen Investitionen ins Bahnnetz lässt sich in Trassenkilometern messen. Das mittlere Verkehrsaufkommen – die effektive Nachfrage – wird in der Anzahl Züge pro Tag und Strecke ablesbar. Im Jahr 2004 lag diese Zahl im Durchschnitt aller

Strecken und Tage bei 131 Zügen pro Tag – fünf Jahre zuvor lag sie noch bei deren 122. Damit bewältigte die SBB ein markant höheres Verkehrsvolumen auf ihrem rund 3000 Kilometer langen Netz. Im angelaufenen Geschäftsjahr 2005, dem ersten Jahr mit dem vollen Betriebs- und Angebotsprogramm nach der Inbetriebnahme von Bahn 2000, wird die mittlere Anzahl Züge pro Tag und Strecke weiter auf rund 140 ansteigen und so den Nutzen aus den Investitionen weiter erhöhen. Kein Land in Europa kann hier mit einem höheren Wert aufwarten.

Abgeltungen. Neben den Bundesleistungen für die Infrastruktur zahlen Bund und auch die Kantone der SBB Abgeltungen zur Erbringung von Leistungen im Verkehrsbereich. Damit kann die SBB verkehrspolitisch erwünschte Transportleistungen zu Preisen anbieten, die sich marktwirtschaftlich nicht rechnen würden. Im Regionalverkehr bestimmen die Kantone dieses Angebot, und übertragen der SBB respektive weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen den entsprechenden Leistungsauftrag. Die Kantone lösen sozusagen das «Abo fürs ganze Netz», während die Fahrgäste einen verkehrspolitisch definierten attraktiven Preis bezahlen. Ähnliche Anreizsysteme gelten auch für den Güterverkehr, wo der Bund mit den Trassensubventionen und Abgeltungen den kombinierten Verkehr stützt und damit die vom Volk beschlossene Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene fördert.

Leistungen der öffentlichen Hand an die SBB¹

Mio. CHF



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

Die von Bund und Kantonen zusammen geleistete Abgeltungssumme betrug 2004 insgesamt CHF 636,9 Mio. Davon flossen CHF 522,1 Mio. in den Regionalverkehr und CHF 114,8 Mio. in die Subventionierung von Trassenpreisen sowie in die Abgeltung zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs. Die Abgeltungen für das Regionalverkehrsangebot nahmen im Gleichschritt mit den angebotenen Zugskilometern um 2,2% zu, diejenigen zur Trassenpreissenkung im Güterverkehr, respektive zur Verbilligung des Kombiverkehrs um CHF 2,7 Mio.

Der Fünfjahresvergleich zeigt, dass die SBB die Abgeltungen effizient einsetzt und für weniger Geld eine immer höhere Leistung erbringt: Dem um 15% reduzierten Abgeltungsbetrag (nominal CHF 95 Mio.) standen in der Vergleichsperiode rund 18% mehr gefahrene Regionalzugkilometer gegenüber. Dieser Trend wird sich fortsetzen: Dem mit dem Fahrplan 2005 verbundenen, markant höheren Leistungsangebot stehen erneut rückläufige Abgeltungen im regionalen Personenverkehr gegenüber.

Sowohl die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur als auch die Abgeltungen von Bund und Kantonen für gemeinwirtschaftliche Leistungen fließen in die Erfolgsrechnung der SBB ein. Hinzu kommt noch der Bundesbeitrag zum Grundbedarf von CHF 78,5 Mio. (Vorjahr CHF 86,6 Mio.) zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen, welche über die Substanzerhaltung hinausgehen.

Fazit. Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich 2004 auf insgesamt CHF 2,047 Mia. (Vorjahr CHF 2,037 Mia.). Nicht darin enthalten sind die Beträge aus dem Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zur Realisierung der Grossprojekte (FinöV). Den hohen Leistungen des Bundes und der Kantone für den öffentlichen Verkehr stehen insbesondere im regionalen Personenverkehr stark wachsende Leistungen gegenüber. Die von der SBB realisierten Rationalisierungsfortschritte entlasten den Staat und erhöhen den Nutzen des ÖV-Angebotes für die Kundinnen und Kunden.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Pensionskasse: Weiterhin schwierige Situation.

Trotz einschneidender Sanierungsmassnahmen konnte die Pensionskasse SBB auf Grund der jüngsten Entwicklungen auf den Kapitalmärkten im letzten Jahr kein ausgeglichenes Ergebnis erzielen. Ein Lösungsweg ist allerdings vorgezeichnet.

Die Pensionskasse SBB ist weiterhin weit entfernt von einer Genesung. Die Kasse erlitt im Geschäftsjahr 2004 einen Verlust von CHF 200 Mio. Der Deckungsgrad der Pensionskasse SBB reduzierte sich damit per Ende 2004 von 84,9% im Vorjahr auf 83,4%. Trotzdem verbesserte sich der Fehlbetrag der Kasse im Berichtsjahr um CHF 30 Mio. auf CHF 2,3 Mrd. Grund: die erstmalige Anwendung von Swiss GAAP FER 26. Diese Rechnungslegungsvorschrift sieht vor, dass Obligationen zum Marktwert und nicht mehr wie bisher zum Nominalwert bewertet werden. Der höhere Marktwert der Obligationen von CHF 231 Mio. wurde erfolgsneutral verbucht, führte aber zu einer Höherbewertung der Aktiven – und damit zu einem Rückgang des Fehlbetrages. Das Deckungskapital und das verfügbare Vermögen betragen CHF 13,8 Mrd. beziehungsweise CHF 11,5 Mrd. Die Liquidität der Pensionskasse SBB ist auch in dieser schwierigen Lage sichergestellt.

Folgende Ereignisse prägten das Geschäftsjahr 2004 der Kasse:

Ungenügende Performance. Die Performance auf dem vorhandenen Kapital betrug im Rechnungsjahr 3,94%. Um die versicherungsmathematisch bedingte Rendite von 4,6% auf dem versicherungsmathematischen Deckungskapital zu erreichen respektive ein ausgeglichenes Resultat zu erzielen, wäre jedoch eine

Performance von 5,5% notwendig gewesen, was an den heutigen Kapitalmärkten mit einer für die Pensionskasse SBB risikogerechten Anlagestrategie nicht zu erzielen ist.

Wertzerfall des USD. Negativ beeinflusst wurde die Performance zudem durch den Wertzerfall des USD, der gegenüber dem Vorjahr 8,1% verlor. Das entspricht rund CHF 120 Mio. oder 1% der Performance. Die Pensionskasse wurde nach ihrer Ausfinanzierung und Umwandlung in eine privatrechtliche Stiftung im Jahr 1999 im Rahmen der Bahnreform ohne Schwankungsreserven ausgestattet. Die jeweils ungenügenden Kapitalerträge konnten deshalb nicht ausgeglichen werden und schlugen direkt auf den Deckungsgrad der Kasse durch.

Sanierungsmassnahmen fortgesetzt.

Im Berichtsjahr wurde das 2003 in die Wege geleitete Massnahmenpaket zur Behebung der Unterdeckung konsequent weitergeführt:

- Übernahme der zusätzlichen Kosten bei Berufsunfähigkeit durch die der Kasse angeschlossenen Arbeitgeber.
- Sanierungsbeitrag von je 1,5% auf den versicherten Löhnen von Arbeitgebern sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern.

- Verzinsung der Altersguthaben im Kapitalplan von 3,25 statt 4 %.
- Rückzahlung der Überbrückungspension ab 1. Juli 2004 zu 65 % bzw. ab 1. Januar 2005 zu 80 % statt zu 50 %.
- Verzicht auf Teuerungsausgleich für die seit dem 1. Januar 2001 in Pension gegangenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Diese einschneidenden Massnahmen mit einer Vermögenswirkung von rund CHF 60 Mio. pro Jahr reichen allerdings nicht aus, um die Pensionskasse SBB in einem absehbaren Zeitraum nachhaltig zu sanieren. Es braucht zusätzliche Massnahmen, obwohl diese unter dem Gesichtspunkt der Generationengerechtigkeit problematisch sind. Die heutige Situation der Pensionskasse ist unter anderem auf das strukturelle Altersprofil der Versicherten zurückzuführen: rund 28 000 aktiv Versicherten, die zusammen mit dem Arbeitgeber SBB zur Sanierung beigezogen werden, stehen rund 30 000 Pensionsbezüger gegenüber, die auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen heute praktisch nicht in die Sanierung eingebunden werden können.

Verzicht auf Teuerungsausgleich im Jahr 2005. Zur Finanzierung des Teuerungsausgleichs von 0,4 % an die 27 660 Altrentner überwies die SBB der Pensionskasse 2004 insgesamt CHF 32,2 Mio. Altrentner sind Personen, deren Pensionskassenanspruch vor dem 1. Januar 2001 begann. Sie mussten bislang gleich behandelt werden wie die Rentenbezüger des Bundes und unterlagen damit Bestimmungen, die vom Stiftungsrat der Pensionskasse SBB nicht beeinflusst werden konnten. Der Satz des Teuerungsausgleiches wurde jeweils jährlich durch den Bundesrat festgelegt.

Im Rahmen eines dringlichen Bundesbeschlusses hat das Parlament nun im Dezember 2004 mit einer Gesetzesänderung die Vorschrift zur Gleichstellung der SBB-Altrentner mit den Rentnern des Bundes aufgehoben. Dadurch können ab 2005 alle Pensionsberechtigten der Pensionskasse SBB künftig gleich behandelt werden. Bedingt durch die finanzielle Situation des Unternehmens SBB und der Pensionskasse SBB kann 2005 kein Teuerungsausgleich gewährt werden.

Die Pensionskasse SBB ist weiterhin weit entfernt von einer Genesung. Die Kasse erlitt im Geschäftsjahr 2004 einen Verlust von CHF 200 Mio. Der Deckungsgrad der Pensionskasse SBB reduzierte sich damit per Ende 2004 von 84,9% im Vorjahr auf 83,4%.

Lösung in Arbeit.

Die Situation der Pensionskasse SBB steht in engem Zusammenhang mit dem Zeitpunkt der Ausfinanzierung der Kasse und insbesondere der Tatsache, dass diese ohne Schwankungsreserve erfolgte. Von dieser Problematik sind auch die Pensionskassen der Post und des Bundes (Publica) betroffen, allerdings auf Grund des späteren Ausfinanzierungstermins (Post 2002, Publica im Frühjahr 2003) in unterschiedlichem Masse.

Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat eine Projektorganisation unter der Federführung des Eidgenössischen Finanzdepartementes und mit Vertretern des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie von Post und SBB eingesetzt. Sie ist beauftragt, unabhängig vom Primatwechsel Lösungsvorschläge zur Behandlung der Rentnerbestände aller drei Pensionskassen auszuarbeiten und dem Bundesrat bis Ende 2005 einen Bericht vorzulegen. Die allfällige Unterstützung des Bundes ist mit der Auflage verbunden, vom heutigen Leistungsprimat auf ein Beitragsprimat umzustellen und die noch bestehenden Finanzierungslücken im Versicherungsbereich zu beheben. Der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB hat darauf reagiert und beschlossen, 2006/2007 auf das Beitragsprimat umzustellen, dies in enger Abstimmung mit den Pensionskassen von Post und Bund.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Personal: Gemeinsam weiter.

Die SBB betreibt eine verantwortungsvolle Personalpolitik. 2004 entwickelte das Unternehmen gemeinsam mit den Gewerkschaften den Gesamtarbeitsvertrag weiter und schloss die Lohnverhandlungen ab. Restrukturierungen wurden mit passenden Lösungen und sozialem Engagement begleitet.

Die Inbetriebnahme von Bahn 2000 hat gezeigt, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB nicht nur motiviert, sondern auch vorbereitet waren. Die SBB rekrutierte frühzeitig zusätzlich benötigtes Personal und bildete insgesamt rund 10 000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner auf den grossen Fahrplanwechsel und die damit verbundenen Neuerungen vor.

Die SBB beschäftigte 2004 im Jahresmittel 28 351 Mitarbeitende (Vollzeitstellen, inkl. Tochtergesellschaften). Damit ging der Personalbestand gegenüber dem Vorjahr um 356 Stellen zurück (-1,2%). Dank Produktivitätssteigerungen ist es gelungen, die von der SBB erbrachten Mehrleistungen im letzten Jahr mit weniger Personal umzusetzen. Die Zahl der Stellen bei SBB und SBB Cargo reduzierte sich um 556. Der Personalrückgang ist einerseits auf die Erhöhung des Rückzahlungsanteils der Überbrückungsrenten zurückzuführen. Diese Massnahme zur Sanierung der Pensionskasse SBB führte zu rund 250 freiwilligen Frühpensionierungen vor Inkrafttreten der neuen Regelung. Beschäftigungswirksam waren auch Projekte wie die Automatisierung des Streckennetzes, die Neuordnung des Wagenladungsverkehrs und des Gepäcktransports sowie die Zentralisierung der Zolladministration.

Demgegenüber steht eine Beschäftigungszunahme in den Tochterfirmen. So stieg durch das Engagement von Cargo im internationalen Güterverkehr der Personalbestand bei den Gesellschaften im Ausland zwischen Ende 2003 und Ende 2004 von 52 auf 170 an.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnpolizei (siehe Seite 34) wuchs auch die Zahl der Beschäftigten bei der Tochterfirma Securitrans per Ende Jahr um weitere 95 auf 424 Stellen.

Die SBB ist als national tätiges Unternehmen in vielen Regionen unseres Landes ein wichtiger Arbeitgeber. Die SBB bemüht sich, diese Rolle im Rahmen ihrer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verantwortung weiterhin auszuüben.

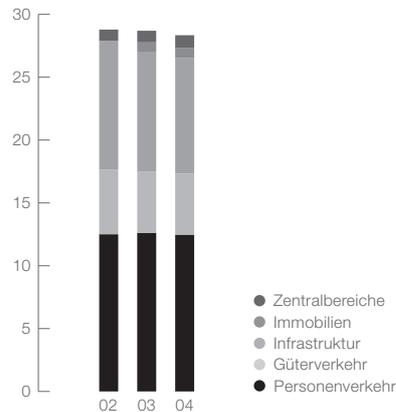
Sozialpartnerschaft gefestigt.

GAV weiterentwickelt. Die angespannte wirtschaftliche Entwicklung und die nötige Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, namentlich im internationalen Güterverkehr und im regionalen Personenverkehr, steigern auch bei der SBB den Druck auf die Kosten, so auch beim Personal. Gleichwohl ist es dem Unternehmen gelungen, gemeinsam mit den Sozialpartnern den Gesamtarbeitsvertrag (GAV) weiter zu entwickeln. Mit dem auf zwei Jahre befristeten Vertrag steigt die wöchentliche Arbeitszeit von 39 auf 40 Stunden bei einer Woche mehr Ferien. Das Lohnniveau konnte trotz der Einführung eines neuen Lohnsystems gehalten werden.

Einigung bei Lohnverhandlungen. Obwohl die Verhandlungen angesichts des wirtschaftlich schwierigen Umfelds und der laufenden Sanierung der Pensions-

Entwicklung Personal nach Divisionen und Bereichen

Vollzeitbeschäftigte in Tausend inklusive Tochtergesellschaften (Jahresmittel)



kasse SBB unter keinem guten Vorzeichen starteten, einigten sich die SBB mit den vier vertragsschliessenden Gewerkschaften bei den Lohnverhandlungen zu einer Lösung: Anstelle einer generellen Lohnerhöhung übernimmt die SBB ab 2005 auch den Anteil der Arbeitnehmenden zur Sanierung der Pensionskasse in der Höhe von 1,5% des versicherten Verdienstes. Für individuelle Lohnerhöhungen stellt das Unternehmen zusätzlich 1,25% der Lohnsumme bereit. Das entspricht einem Betrag von CHF 26,5 Mio.

Diese Ergebnisse zeigen, dass die Sozialpartnerschaft zwischen allen Beteiligten trotz naturgemäss unterschiedlicher Meinungen und Interessen auf einem tragfähigen Fundament steht.

SBB nimmt ihre soziale Verantwortung wahr.

Chancen nach Stellenverlust. Die SBB reagierte mit Restrukturierungen auf die sich ständig ändernden Entwicklungen und Bedürfnisse am Markt. Gegenüber Personal und Kunden garantiert der Gesamtarbeitsvertrag die notwendige Stabilität. Weil die Gewerkschaften vertraglich auf Streiks verzichten, schliesst die SBB betriebsbedingte Kündigungen aus. Stattdessen unterstützt sie mit dem Programm «Chance» alle Mitarbeitenden, deren Stelle aufgehoben wurde, bei der Suche nach neuen Lösungen. Auf Ende 2004 stieg die Zahl der Mitarbeitenden, die sich beruflich neu orientieren

müssen, um knapp 60% auf 354 Mitarbeitende an. Wegen des markanten Anstiegs verstärkte die SBB die Beratung und Qualifizierung. Zudem baute sie die interne Personalvermittlung von Grund auf neu auf. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in dem Qualifikationsprogramm sank gegenüber dem Vorjahr von 372 auf 322 Tage. Trotz des angespannten Arbeitsmarkts fanden 140 Mitarbeitende eine neue Lösung. Für die berufliche Neuorientierung investierte die SBB im letzten Jahr CHF 25 Mio.

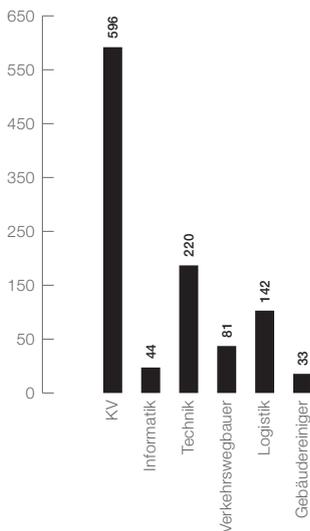
Daneben wurde das Programm «Chance im Wandel» besser verankert, um Vorgesetzte und Personalverantwortliche frühzeitig vor dem sich abzeichnenden Stellenverlust über die personalen Auswirkungen zu beraten. Auf diese Weise können sie rechtzeitig die notwendigen Massnahmen einleiten. Das ist beispielsweise bei der Automatisierung des Streckennetzes der Fall, wo Veränderungen schon Jahre vor dem eigentlichen Stellenverlust absehbar sind.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Nachwuchs fördern, Personal entwickeln. Ungeachtet des langfristig rückläufigen Personalbestands misst die SBB der Ausbildung von Lehrlingen hohe Bedeutung bei und hat für die Ausbildungsjahre 2004 bis 2006 das Kontingent beim Ausbildungsverbund «Log-in» um 20% auf 1200 erhöht. Im Durchschnitt waren im letzten Jahr 1116 Lehrlinge unter Vertrag. Hinzu kommen 19 Erwachsenenlehren. Mit einem breit angelegten Ausbildungsprogramm baut die SBB gezielt internen Kadernachwuchs auf. Im Berichtsjahr bereiteten sich darin 238 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf künftige Führungsaufgaben vor. Neben diesen systematischen Aufbauprogrammen verfügt die SBB über ein breites Weiterbildungsangebot im Führungsbe- reich. Hinzu kommen zahlreiche interne Aus- und Weiterbildungen, Instruktionen und Schulungen. Externe Weiterbildungen unterstützt die SBB gezielt mit Geld und Zeit.

Die 1116 Lehrlinge nach Berufsgruppen

ohne Erwachsenenlehren
Durchschnitt 2004



Grosse Anstrengungen zur Reintegration. Mit Langzeitabsenzen und der beruflichen Reintegration befasst sich auch das im vergangenen Jahr aufgebaute Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM). Es soll langfristig die Gesundheit der Mitarbeitenden fördern und damit die Zahl der Ausfalltage senken. Im ersten Schritt hat das BGM alle Stellen vernetzt, die an Gesundheitsthemen arbeiten, und einen Pilotversuch vorbereitet, mit dem die SBB neue Wege in der Reintegration gehen will. Zudem entwickelt sie ein «Gesundheitsinformationssystem», um von den darin enthaltenen Daten gezielte Massnahmen zur Gesundheitsförderungen abzuleiten.

Ergänzend zu den laufenden Reintegrationsanstrengungen hat das Servicecenter Anywaysolutions drei neue Produktionsstandorte aufgebaut. Dahinter steht die Idee, Mitarbeitende, deren Leistungsfähigkeit nach Krankheit oder Unfall beeinträchtigt ist, zumeist in Bereichen weiterzubeschäftigen, die bewusst nicht ausgelagert oder gezielt wieder zurückgenommen wurden. So entstand in Zürich eine Wäscherei für die Reinigung von Berufskleidern, in Renens nahe Lausanne eine Werkstätte für die Revision von Relais und im Tessin eine Sattlerei. Auf diese Weise fanden 48 Personen in produktiven Bereichen zurück in den Arbeitsprozess, 25 mehr als im Vorjahr. Mit der Anpassung des Businessplans kam die SBB der Herausforderung näher, den Bereich in den folgenden Jahren kostendeckend zu betreiben.

Frauen auf dem Vormarsch.

Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie übernahm das Unternehmen bei 172 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Teil der Betreuungskosten. 46 Kinder waren in von der SBB reservierten Krippenplätzen untergebracht. An neun Orten in der ganzen Schweiz bietet die SBB ihren Mitarbeitenden Anlauf- und Beratungsstellen für soziale Fragen an. Über 1500 Mitarbeitende machten davon Gebrauch, vor allem um Rat und Hilfe bei finanziellen Problemen, Suchtproblemen oder Konflikten am Arbeitsplatz zu erhalten. Für finanzielle Notlagen stellt die SBB Gelder aus dem Personalfonds bereit. Der Fonds half in 279 Fällen hauptsächlich mit verzinslichen oder unverzinslichen Darlehen weiter.

Die SBB hat den Frauenanteil in den letzten Jahren konstant erhöht. Dennoch ist er im gesamten Unternehmen mit 10,4% (Vollzeitbeschäftigte) beziehungsweise 12,3% (nach Personen) im Jahresmittel nach wie vor gering. Um den Anteil weiter zu steigern, sind gezielte Massnahmen notwendig. So startete 2004 erstmals eine eigens beworbene Ausbildungs-klassse für Lokführerinnen. Auch im Kader will die SBB mehr Frauen beschäftigen. Mittel zum Zweck ist neben der gezielten Rekrutierung das 2004 unternehmensweit gestartete Mentoringprogramm.

Kulturelle Vielfalt. Das Unternehmen SBB vereinigt eine Vielfalt von Kulturen. Unter den Mitarbeitenden der SBB sprechen 72% Deutsch, 19% Französisch und 9% Italienisch. Diese Verteilung widerspiegelt ziemlich genau der Verteilung der Schweizer Bevölkerung nach Sprache. Die SBB ist nicht nur geografisch ein internationales Unternehmen: Sie beschäftigte im Jahresdurchschnitt 2826 (unverändert 10,6%) Ausländerinnen und Ausländer aus 66 Nationen. Die kulturelle Vielfalt bereichert die SBB, erfordert aber auch Achtsamkeit und Massnahmen, beispielsweise mehrsprachige Sicherheitshinweise oder Arbeitsanweisungen.

Mit Langzeitabsenzen und der beruflichen Reintegration befasst sich das im vergangenen Jahr aufgebaute Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM).

Es soll langfristig die Gesundheit der Mitarbeitenden fördern.

Regelmässige Umfrage bei den Mitarbeitenden.

Die Personalfriedenheit liegt 2004 wie im Vorjahr bei 61 von 100 möglichen Punkten. Während der auf drei Fragen beruhende Zufriedenheitswert im Vergleich zu 2003 bei Infrastruktur, Immobilien und in den Zentralbereichen weiter anstieg, ging er beim Güter- und beim Personenverkehr leicht zurück. Seit 2001 ist die Personalfriedenheit in fast allen Bereichen gewachsen. Eine deutliche Verbesserung zeigt sich 2004 bei den Themenfragen: Bei fast allen der 93 Einzelfragen stiegen die Werte gegenüber dem Vorjahr zwischen einem und sechs Punkten. So glauben zum Beispiel mehr Mitarbeitende an eine erfolgreiche Zukunft der SBB und sind bereit, sich überdurchschnittlich zu engagieren.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Umwelt: Der Einsatz macht sich bezahlt.

Die von den SBB ergriffenen Umweltmassnahmen sind langfristig angelegt und zeigen Wirkung. Sie tragen positiv zur nachhaltigen Entwicklung der SBB bei. Die kontinuierlichen Umwelanstrengungen haben 2004 zu wichtigen Erfolgen in den Bereichen Energie, Abfälle und gefährliche Stoffe geführt. Ein bedeutender Meilenstein in der Lärmverminderung ist erreicht: Die Umrüstung von Reisezugwagen mit lärm-dämmenden Kunststoff-Bremssohlen wurde 2004 weitgehend abgeschlossen, womit die Personenwagenflotte zu 85,6 % aus lärmarmem Rollmaterial besteht.

Die SBB will im Rahmen ihrer umweltpolitischen Überlegungen den Umweltvorteil der Bahn gegenüber der Strasse erhalten. Der im November 2004 veröffentlichte dritte Umweltbericht erläutert die wesentlichen Anstrengungen in den Bereichen Energie, Eisenbahnlärm, Abfälle und gefährliche Stoffe. Die im vergangenen Jahr erzielten Fortschritte zeigen, dass die langfristigen Ziele Schritt für Schritt erreicht werden.

Energie eingespart.

Die hohe Energieeffizienz ist der grösste Umweltvorteil der SBB: Die Bahnen bewältigen 28 % des schweizerischen Güterverkehrs und 16 % des Personenverkehrs. Sie beanspruchen dafür lediglich 4 % der für den gesamten Verkehr benötigten Energie. Die SBB nutzte 2004 75 % ihrer Energie für den Zugverkehr, 16 % für Heizungen, 5 % für 50-Hz-Strom (z.B. Beleuchtung, Computer) und 4 % für Treibstoffe. Um mehr Energie einzusparen, setzt die SBB spezielle Massnahmen in den Bereichen Immobilien und Rollmaterial um.

Immobilien. Die Erneuerung der sieben grössten Bahnhöfe mit Einkaufsmöglichkeiten (RailCity) erlaubt eine wesentliche Optimierung der Energienutzung. Beispielsweise werden die Verkaufsflächen des Bahnhofs Bern dank der Nutzung der Restwärme aus der Kerichtverbrennungsanlage gekühlt. Von der gesamten

Energie, die für die sieben RailCity benötigt wird, stammten 2004 nur 10 % aus fossilen Brennstoffen. Durch die weitere Optimierung der Energiebewirtschaftung im Jahr 2004 konnten erhebliche Einsparungen erzielt werden. Allein durch die Verbesserung bei Beleuchtungen, Lüftungen und Klimaanlage wurden Einsparungen in der Höhe des Jahresverbrauchs von 180 Einfamilienhäusern erreicht.

Weniger Lärm.

Lärm ist das grösste Umweltproblem der Bahnen. Zur Reduktion der Lärmbelastung setzt die SBB auf die Sanierung der bestehen Wagenflotte, auf neues, lärmgedämpftes Rollmaterial und auf Lärmschutzbauwerke. Der Löwenanteil der Lärmbelastung stammt nach wie vor von den zahlreichen in der Schweiz verkehrenden ausländischen Güterwagen.

Lärmsanierungsprogramm. Ende 2004 waren 967 der insgesamt 1089 zu sanierenden Reisezugwagen mit lärm-dämmenden Kunststoff-Bremssohlen ausgerüstet. Die Sanierung ist damit nahezu abgeschlossen. Ein geringer Teil des Rollmaterials, das in den nächsten Jahren ausrangiert wird, verkehrt nach wie vor mit Grauguss-Bremssohlen. Damit besteht die Personenwagenflotte zu 85,6 % aus lärmarmem Rollmaterial. Für die Umrüstung von Güterwagen sind die wesentlichen

technischen Vorbereitungen abgeschlossen. Die Sanierung der Flotte kann 2005 beginnen. Die SBB erstellte 2004 im Rahmen des FinöV-Lärmsanierungsprojektes 9160 Meter Lärmschutzwände. Dank der oben erwähnten Massnahmen konnten gegenüber dem Vorjahr 13 400 Personen von übermässigen Lärmemissionen befreit werden (siehe Grafik). 2004 flossen über den Sonderkredit des Bundes CHF 46,1 Mio. in die Lärmsanierung.

Besseres Abfallmanagement.

Die SBB kämpft gegen das zunehmende Liegenlassen von Abfall und Zeitungen in Zügen und Bahnhöfen. Saubere Züge und Anlagen erhöhen die Attraktivität der Bahn als Verkehrsmittel, steigern das subjektive Sicherheitsempfinden der Reisenden und dämmen den Vandalismus ein.

Sammlung alter Zeitungen. Die im letzten Umweltbericht vorgestellte Sensibilisierungskampagne hat 2004 zu zwei Pilotprojekten geführt, deren Ziel eine Optimierung des Sammelns alter Zeitungen auf Perrons und in Zügen ist. Das Aufstellen von speziellen Containern auf den Perrons wird nicht weiterverfolgt, da Versuche eine ungenügende Sammelquote ergaben. Seit Juni 2004 werden die Doppelstockzüge der S-Bahn von Zürich mit speziellen Behältern zur Sammlung von Zeitungen ausgestattet. Bis Juni 2005 sollen in 115 Wagen Zeitungen separat entsorgt werden können.

Abfallrecyclingbörse. Um die Unterhaltsabfälle des Rollmaterials gesamthaft zu bewirtschaften, trat SBB Cargo Ende 2003 einer Abfallrecyclingbörse bei. Die wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile dieser im Jahr 2004 optimierten Entsorgung erweisen sich als ganz erheblich. Nicht nur wird die Umwelt geschont, sondern es werden auch die Entsorgungskosten deutlich gesenkt. Die zentrale Steuerung der Abfallströme hat es ermöglicht, den Wert von handelbaren Abfällen (Metalle) zu steigern, den Transport auf die Schiene zu verlagern und die Kosten für die Entsorgung von Sondermüll zu senken.

Reduktion der gefährlichen Stoffe.

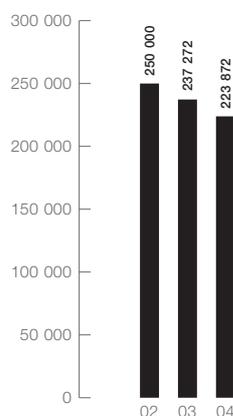
Die Erfassung und die Untersuchungen von möglicherweise belasteten Standorten schreiten voran. Die Zahl der zu sanierenden Standorte wird auf 200 geschätzt. Die SBB haben bisher zehn Sanierungen durchgeführt. Dafür wurden Rückstellungen in der Höhe von CHF 25,8 Mio. aufgelöst. Die Asbest-Problematik bezüglich Rollmaterial und Anlagen ist unter Kontrolle. Die Sanierungsarbeiten werden fortgesetzt.

Umfassender Umweltbericht erschienen.

Die SBB legt alle zwei Jahre ausführlich Rechenschaft ab über ihre Umweltbemühungen. Im November 2004 wurde der dritte Umweltbericht veröffentlicht. Dieser steht im Internet zur Verfügung (www.sbb.ch/umwelt).

Der Umweltbericht wird vom BahnUmwelt-Center in Zusammenarbeit mit den Umweltbeauftragten der Divisionen und Geschäftsbereiche erstellt. Das BahnUmwelt-Center ist als Teil des Generalsekretariats die zentrale Anlaufstelle für Umweltfragen und koordiniert die Umweltaktivitäten der SBB.

Anzahl der durch Eisenbahnlärm belästigten Personen



Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Sicherheit: Hohes Niveau halten.

Die Sicherheit der Kunden und des Personals prägt und beeinflusst das tägliche Handeln der SBB. Das bereichsübergreifende Sicherheitsmanagementsystem sorgt für ein hohes Sicherheitsniveau. Die SBB will trotz eines hohen Standards die Sicherheit weiter verbessern. Als Basis dient die 2004 überarbeitete Sicherheitspolitik.

2004 ereigneten sich mit Reise- oder Güterzügen glücklicherweise keine Unfälle mit schwerem Personenschaden. Die Betriebsereignisse gemäss den Kriterien des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC nahmen absolut wie auch bezogen auf die gefahrenen Trassenkilometer leicht zu: Die Zahl der Ereignisse stieg von 95 auf 101. Im Verhältnis zu den gefahrenen Trassenkilometern nahmen die Unfälle von 0,69 auf 0,71 pro Million gefahrener Kilometer zu. Die im Berichtsjahr erreichten Werte liegen im Schnitt der beiden letzten Jahre (siehe Grafik Seite 62).

Die Ereignisse im Detail. Häufigste Unfallursachen waren mit 36 Ereignissen (Vorjahr 28) Zusammenstösse respektive Anpralle. 86% der Vorfälle ereigneten sich im Rangierbereich. Entgleisungen nahmen im Berichtsjahr ebenfalls zu, und zwar von 14 auf 24 Fälle (siehe Grafik Seite 63). Davon erfolgten 19 Unfälle im Rangierbereich. Besonders stark war die Zunahme bei den durch Fehlverhalten verursachten Entgleisungen. Um das Fehlverhalten zu minimieren, beschloss die Geschäftsleitung der SBB ein Massnahmenpaket.

Die Personenunfälle durch Reisende und Dritte gingen im letzten Jahr von 39 auf 27 zurück. Im Allgemeinen ist dabei ein hohes Mass an Selbstverschulden der Opfer im Spiel. Hauptgründe der Unfälle waren unerlaubtes Überqueren der Gleise, unbefugter Aufenthalt im Gleisfeld sowie Auf- und Abspringen bei fahrenden Zügen. Auf Grund umfassender Massnahmen erwartet

die SBB eine weitere Entschärfung der Problematik. Die Unfälle an Bahnübergängen sind wie im Vorjahr nochmals weiter zurückgegangen von fünf auf drei Ereignisse. Bedauerlicherweise waren in den drei Fällen – allesamt an unbewachten Bahnübergängen – insgesamt sechs Todesopfer zu beklagen. Ziel ist es, bis 2014 den Rest der unbewachten Niveauübergänge auf dem SBB-Netz aufzuheben oder zu sanieren. Im Berichtsjahr wurden 52 Niveauübergänge saniert.

Sicherheit für die Mitarbeitenden verbessern.

Eine zentrale Rolle nimmt auch die Arbeitssicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Ihre Sicherheit wird kontinuierlich mit betrieblichen und Sensibilisierungsmassnahmen gefördert.

Berufsunfälle. Der hohe Standard in der Arbeitssicherheit der SBB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter konnte im letzten Jahr trotz ausserordentlicher Belastung durch die Inbetriebnahme von Bahn 2000 gehalten werden. Die Anzahl Berufsunfälle erreichte den Vorjahreswert von 4,8 pro 100 Mitarbeitende. Ziel ist eine weitere Senkung der Berufsunfälle.

Die Anstrengungen in der Arbeitssicherheit wirkten sich auch positiv auf die Suva-Prämien aus. Die Berufsunfall-Prämien sanken per 1. Januar 2005 um weitere CHF 2,3 Mio. Im Freizeitbereich blieben die

Nichtbetriebsunfall-Prämien für die SBB bei schweizweitem Anstieg in anderen Branchen unverändert.

Trotz starker Bemühungen im Kampf gegen Arbeitsunfälle ereigneten sich im letzten Jahr im Baubereich bedauerlicherweise sechs tödliche Arbeitsunfälle. Die Unternehmensleitung der SBB hat umgehend reagiert. Mit dem «Effort für mehr Sicherheit» – einem unternehmensweiten Programm mit verschiedenen gezielten Massnahmen in den einzelnen Bereichen – soll die Arbeitssicherheit der Mitarbeitenden weiter erhöht werden. Das Ziel ist 10% weniger Arbeitsunfälle im laufenden Jahr und eine Halbierung bis 2008.

Sicherheitsmanagementsystem und Sicherheitspolitik.

Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagementsystem (SMS) sorgt die SBB dafür, dass das hohe Sicherheitsniveau für Kunden und Personal erhalten bleibt. Das SMS enthält Regeln sowie Prozessbeschreibungen und legt die Verantwortung fest, damit die Sicherheit gewährleistet ist. 2004 wurde das SMS erstmals durch das Bundesamt für Verkehr als eidgenössische Aufsichtsbehörde überprüft. Dabei wurden keine Schwachstellen gefunden und auch keine Empfehlungen durch die Behörde ausgesprochen. Die SBB will trotz eines bereits hohen Niveaus die Sicherheit nochmals signifikant verbessern. Die SBB bekennt sich zu folgenden Sicherheitsgrundsätzen:

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

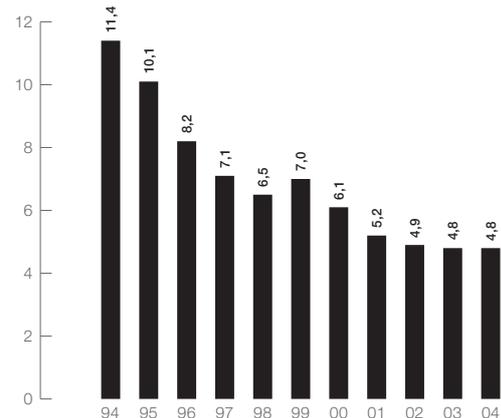
Sicherheitskultur. Die SBB pflegt eine Sicherheitskultur, die den angestrebten Sicherheitsstandard nachhaltig unterstützt. Der Grundsatz der SBB, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter für die Sicherheit mitverantwortlich ist, ist zentral. Alle Mitarbeitenden und insbesondere die Führungskräfte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

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

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

Arbeitssicherheit¹

Arbeitsunfälle/100 Mitarbeitende



¹ SBB AG und SBB Cargo AG.

20	Vorwort
24	Bahn 2000
28	Personenverkehr
36	Güterverkehr
44	Infrastruktur
52	Immobilien
60	Strategie/Zielerreichung
64	Leistungen öffentl. Hand
66	Pensionskasse
68	Personal/Soziales
72	Umwelt/Nachhaltigkeit
74	Sicherheit
76	Risikoinformation
78	Corporate Governance
89	Jahreschronik
92	Ausblick
93	Finanzbericht

Risikoinformation: Systematische Steuerung und Überwachung.

Die SBB betreibt ein zentral gesteuertes Risiko-Management. Es ist eng an den Bedürfnissen des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung ausgerichtet und auf die strategische Planung des Unternehmens abgestimmt. Zentrales Ziel des Risk-Managements ist die ganzheitliche und systematische Erfassung, Bewertung, Steuerung und Überwachung von Risiken.

Risk-Management-Prozess. Zwei Mal jährlich führt der Generalsekretär mit allen Geschäftsleitungsmitgliedern sowie den einzelnen Risk-Ownern eine standardisierte Risikobeurteilung durch. Gestützt auf die Ergebnisse dieser Einzelinterviews nimmt die Geschäftsleitung im Rahmen einer Klausur eine kollektive Ein-

schätzung der aktuellen Risikosituation der SBB vor. Im Anschluss an die Aussprache informiert sie den Verwaltungsrat mit dem Corporate Risk Report über die Risikoexposition der SBB, den Stand der Umsetzung der beschlossenen Massnahmen sowie den allfälligen zusätzlichen Handlungsbedarf.

Risk-Management-Prozess der SBB



Die wesentlichsten Elemente des Risk-Managements.

Risikolandschaft und Risikotypen. Die relevanten Einzelrisiken im technischen, wirtschaftlichen, sozialen und politischen Umfeld sowie in den SBB-internen Prozessen wurden zu einer Risikolandschaft mit insgesamt 27 Risikotypen zusammengefasst. Diese Risikotypen wiederum lassen sich den sechs Risikoregionen zuordnen:

- Führung und Organisation
- Geschäftsprozesse
- Finanzen
- Human Resources
- Technologie und IT
- Umfeld.

Risikobeurteilungsmatrix. Die Risikobewertungsmatrix dient als Massstab für die Risikobewertung und die Ableitung des Handlungsbedarfs. Sie wurde in Anlehnung an die europäische CENELEC-Norm EN 50126 erstellt und umfasst vier Kategorien des Schadensausmasses und sechs Kategorien der Eintretenswahrscheinlichkeit. Für alle Risikoexpositionen, welche als hoch bewertet wurden, legt die Geschäftsleitung zwingend kurz- beziehungsweise mittelfristige Steuerungsmassnahmen fest.

Risikobeurteilungsmatrix

Eintretenswahrscheinlichkeit	Schadensausmass			
	marginal	zu beachten	kritisch	bedrohlich
häufig	mittel	hoch	hoch	hoch
wahrscheinlich	tief	mittel	hoch	hoch
gelegentlich	tief	mittel	mittel	hoch
selten	vernachlässigbar	tief	mittel	mittel
unwahrscheinlich	vernachlässigbar	vernachlässigbar	tief	tief
unvorstellbar	vernachlässigbar	vernachlässigbar	vernachlässigbar	vernachlässigbar

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Corporate Governance: Verantwortungsbewusst und transparent.

Das Vertrauen in die Geschäftspolitik der SBB wird unter anderem durch eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtete und mit den Zielen des Eigners abgestimmte Unternehmensführung und -kontrolle beeinflusst. Gute Corporate Governance ist deshalb die Grundlage der Entscheidungs- und Kontrollprozesse der SBB.

Einleitung.

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

Die Führungs- und Organisationsstruktur der SBB wurde in den vergangenen Jahren systematisch an die Veränderungen des Umfeldes angepasst. Der Verwaltungsrat nimmt damit die ihm übertragene Verantwortung gegenüber Politik, Gesellschaft und Wirtschaft aktiv wahr.

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

Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen. Auf Punkte, die im Geschäftsbericht detailliert beschrieben sind, wird entsprechend verwiesen.

Rechtsform der SBB.

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

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

Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung an der Richtlinie der Schweizer Börse betreffend Information zur Corporate Governance. Auf diese Weise wird eine zukunftsgerichtete sowie einheitliche und vergleichbare Berichterstattung sichergestellt.

Konzernstruktur und Aktionariat.

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

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

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzern- und assoziierten Gesellschaften sind in einer detaillierten Übersicht auf den Seiten 132 und 133 aufgeführt. Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

Die federführenden Divisionen und Bereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die voll konsolidierten Tochtergesellschaften werden mit Ausnahme der Alp-Transit Gotthard AG direkt geführt, die übrigen durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen. Die Vertreter der SBB in den Verwaltungsräten von Konzerngesellschaften und Beteiligungen werden vom Verwaltungsrat SBB bestimmt.

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

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

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

Vorwort 20
Bahn 2000 24
Personenverkehr 28
Güterverkehr 36
Infrastruktur 44
Immobilien 52
Strategie/Zielerreichung 60
Leistungen öffentl. Hand 64
Pensionskasse 66
Personal/Soziales 68
Umwelt/Nachhaltigkeit 72
Sicherheit 74
Risikoinformation 76
Corporate Governance 78
Jahreschronik 89
Ausblick 92
Finanzbericht 93



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]

Verwaltungsrat.

Mitglieder des Verwaltungsrates. Der Verwaltungsrat setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

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

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

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

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

Mitglied seit 1. Januar 1999, Vizepräsident seit 1. Januar 2002, Fürsprecher, Direktor der Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal. Leiter der Arbeitsgruppe Infrastruktur und Mitglied der Arbeitsgruppe Personenverkehr.

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

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

Mitglied seit 1. Januar 1999, Elektromechaniker, Verbandssekretär des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbandes (SEV). Mitglied der Arbeitsgruppen Personal und Güterverkehr. SP-Grossrat im bernischen Kantonsparlament.

[4] **Hanspeter Brändli** (1938, CH)

Mitglied seit 1. Januar 1999, Dr. dipl. Physiker ETH, geschäftsführender Partner der Top Fifty AG, Zug. Leiter der Arbeitsgruppe Güterverkehr und Mitglied der Arbeitsgruppe Remuneration/Nomination.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Power-One Inc., Camarillo (Kalifornien), Mitglied des Board of Directors I Power-One AG, Uster (Tochterfirma der Power-One), Präsident I ERO-Holding AG, Olten, Vizepräsident I Top Fifty AG, Zug I Kunsteisbahn Zug AG, Zug.

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

Mitglied seit 1. Januar 1999, Dipl. Ing., Master of Science in Industrial Engineering. Leiter der Arbeitsgruppe Informatik und Mitglied der Arbeitsgruppe Immobilien.

Verwaltungsratsmandate: Leica Geosystems AG, Heerbrugg, Präsident I Swissquote Holding AG, Gland, Präsident I Amazys Holding AG, Regensdorf, Präsident I Inficon, Bad Ragaz I Sulzer AG, Winterthur I Büro Furrer, Dietikon.

[6] **Yvette Jaggi** (1941, CH, Personalvertreterin)

Mitglied seit 1. Januar 1999, Docteur ès sciences politiques, Präsidentin der Schweizer Kulturstiftung Pro Helvetia, Professorin Universität Lausanne. Leiterin der Arbeitsgruppe Immobilien und Mitglied der Arbeitsgruppe Remuneration/Nomination.

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

Mitglied seit 1. Januar 1999, Dipl. Wirtschaftsprüfer. Leiter der Arbeitsgruppe Finanzen/Audit sowie Mitglied der Arbeitsgruppe Güterverkehr.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Ascom Holding AG, Bern, Vizepräsident I EAO Holding AG, Olten, Präsident I Inficon Holding AG, Bad Ragaz, Präsident I Swissquote Holding AG, Gland.

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

Mitglied seit 1. Januar 1999, Unternehmensberater. Leiter der Arbeitsgruppen Personal und Personenverkehr.

Verwaltungsratsmandate: Edipresse Groupe, Lausanne I Büro Schoch, Winterthur I Nagra Public Access, Zug, Präsident I Ski-Data, Gartenau (A), Präsident I Seehotel Feldbach, Steckborn, Präsident.

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

Mitglied seit 12. Juni 2003, lic. iur. (Universität Lausanne), International Banking School in New York. Mitglied der Arbeitsgruppen Finanzen/Audit und Infrastruktur.

Verwaltungsratsmandate: Banque Cantonale Vaudoise, Präsident I Fondation Pro Aventico, Avenches, Stiftungsrat.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen. Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung deklarieren ihre Interessenbindungen im Rahmen regelmässiger Umfragen. Ein besonderer Ausschuss des Verwaltungsrates setzt sich aus den Herren Hanspeter Brändli sowie Olivier Steimer zusammen und wacht darüber, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden.

Weitere Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie in politischen Ämtern sind unter den einzelnen Mitgliedern des Verwaltungsrates aufgeführt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates dürfen keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB ausüben.

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

Wahl und Amtszeit.

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

Der Verwaltungsrat wurde vom Bundesrat im Rahmen der Gesamterneuerungswahl anlässlich der Generalversammlung 2003 gewählt. Es ist beabsichtigt, den Verwaltungsrat gestaffelt zu erneuern.

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

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

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

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

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2004 zehn ordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Arbeitsgruppen je nach Geschäft zu ihren Sitzungen zusammen. Die Traktanden für die Verwaltungsratsitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten auf Vorschlag der Geschäftsleitung festgelegt, diejenigen der Arbeitsgruppen vom jeweiligen Leiter zusammen mit dem federführenden Divisions- respektive Bereichsleiter. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen.

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

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

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung.

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

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

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

Im Rahmen regelmässiger Umfragen wacht ein besonderer Ausschuss des Verwaltungsrates darüber, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden.

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

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

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]

Geschäftsleitung.

Mitglieder der Geschäftsleitung. Die Geschäftsleitung der SBB setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

[1] **Benedikt Weibel** (1946, CH)

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

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

[2] **Paul Blumenthal** (1955, CH)

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

[3] **Daniel Nordmann** (1955, CH)

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

[4] **Claude Alain Dulex** (1949, CH)

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

[5] **Hannes Wittwer** (1958, CH)

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

[6] **Hansjörg Hess** (1951, CH)

Eintritt bei der SBB am 1. Juni 2004 und Übernahme der Funktion als Leiter Infrastruktur am 1. August 2004. Dipl. El.-Ing. ETH.

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

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Leiter Infrastruktur von 1. Januar bis 31. Juli 2004. Lic. rer. pol. Bei der SBB seit 1978, u. a. als Direktor Marketing Personenverkehr (1990), ab 1993 Generalsekretär. Im Jahr 1997 wurde er als Direktor «Infrastruktur Management» gewählt und war ab Januar 2001 Leiter Management Services bei SBB Cargo. Seit dem 1. August 2004 ist er als Chief Operating Officer der Division Infrastruktur tätig.

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

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

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

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

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

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

Entschädigungen.

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

Die Entschädigung der Geschäftsleitungsmitglieder setzt sich zusammen aus einem fixen Grundsalar, einem leistungsbezogenen variablen Lohnbestandteil (Bonus) sowie einer Spesenpauschale. Dazu erhält

jedes Mitglied eine jährliche einmalige Einlage in sein Pensionskassenguthaben.

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

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

Die Mitglieder des Verwaltungsrates (inkl. Verwaltungsratspräsident) erhielten im Geschäftsjahr 2004 insgesamt eine Entschädigung von CHF 850 400 (Vorjahr CHF 856 000), davon fix CHF 760 000 (Vorjahr CHF 765 000) sowie eine Spesenpauschale von CHF 90 400 (Vorjahr CHF 91 000). Die fixe Entschädigung für den Verwaltungsratspräsidenten belief sich auf CHF 250 000 (Vorjahr CHF 250 000), die Spesenpauschale auf CHF 30 000 (Vorjahr CHF 30 000).

Die an die Mitglieder der Geschäftsleitung (inkl. Vorsitzender der Geschäftsleitung) ausbezahlte Entschädigung belief sich auf CHF 3 140 000 (Vorjahr CHF 3 060 000), davon fixes Grundsalar CHF 2 100 000 (Vorjahr CHF 2 100 000), variabler Lohnbestandteil CHF 1 040 000 (Vorjahr CHF 960 000). Zusätzlich wurde gesamthaft eine Spesenpauschale von CHF 109 000 (Vorjahr CHF 109 000) sowie gesamthaft eine jährliche einmalige Einlage in die Pensionskassenguthaben von CHF 125 000 (Vorjahr CHF 150 000) entrichtet.

Die Entschädigung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung betrug CHF 600 000 (Vorjahr CHF 550 000), davon fixes Grundsalar CHF 400 000 (Vorjahr CHF 400 000), variabler Lohnbestandteil CHF 200 000 (Vorjahr CHF 150 000). Zusätzlich wurde eine Spesenpauschale von CHF 24 000 (Vorjahr CHF 24 000) sowie eine jährliche einmalige Einlage in sein Pensionskassenguthaben von CHF 25 000 (Vorjahr CHF 25 000) entrichtet.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder. Das aus dem Verwaltungsrat ausgetretene Mitglied erhält für die Dauer von vier Jahren nach seinem Austritt ein Generalabonnement 1. Klasse der schweizerischen Transportunternehmen.

An ehemalige Organmitglieder wurden im Berichtsjahr Entschädigungen in der Höhe von CHF 547 000 ausgerichtet.

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

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

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

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

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

Mitwirkungsrechte der Aktionäre, Beziehungen zum Bund.

Steuerung der SBB. Die Befugnisse der Generalversammlung richten sich nach den Vorschriften des Obligationenrechts. Solange der Bund alleiniger Aktionär bleibt, nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr (Art. 10 Abs. 2 SBBG). Der Bundesrat hat seinerseits das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt.

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

- Leistungsvereinbarung: Der Bundesrat trifft mit der SBB jeweils für vier Jahre eine Leistungsvereinbarung und lässt sie von den Eidgenössischen Räten genehmigen;
- Zahlungsrahmen: Die Bundesversammlung beschliesst für den gleichen Zeitraum und abgestimmt auf die Leistungsvereinbarung den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur;
- Eignerstrategie: Gestützt auf die Leistungsvereinbarung und für den gleichen Zeitraum erlässt der Bundesrat die strategischen Ziele für die SBB, die er mit dem Verwaltungsrat zuvor erarbeitet hat;
- Jahresbericht über die Erreichung der strategischen Ziele: Genehmigung durch den Bundesrat;
- Budget: Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 18 Abs. 2 SBBG)
- Geschäftsbericht, Jahres- und Konzernrechnung, Gewinnverwendung: Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 17 Abs. 2 SBBG) beziehungsweise die Generalversammlung;
- Wahl beziehungsweise Abwahl des Verwaltungsrates;
- Entlastung des Verwaltungsrates.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

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

Finanzielle Leistungen des Bundes. Der Bund bestellt Leistungen der SBB zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur und stellt die dafür benötigten Mittel in einem auf vier Jahre befristeten Zahlungsrahmen bereit. Er bestellt weiter Leistungen im kombinierten Güterverkehr sowie, zusammen mit den Kantonen, im regionalen Personenverkehr und gibt der SBB die auf Grund von Planrechnungen ungedeckten Kosten ab (mehr Informationen auf den Seiten 64 und 97). Die Eidgenössische Finanzkontrolle hat gestützt auf das Finanzkontrollgesetz das Recht, Prüfungen bei der SBB durchzuführen und insbesondere die Verwendung der Mittel zu überwachen. Das BAV als Aufsichtsbehörde prüft, ob die Jahresrechnung und Bilanz der SBB mit der Eisenbahngesetzgebung übereinstimmt (Art. 70 Eisenbahngesetz).

Revisionsstelle.

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

Aufträge und Honorare. Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse von SBB AG und SBB Cargo AG sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Prüfungen wurden auch bei Konzerngesellschaften durchgeführt. Zusätzlich erfolgten eine Review des Zwischenabschlusses sowie weitere direkte Prüfungsaufträge. Im Geschäftsjahr 2004 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 644 000 in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 758 000.

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

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

Jahreschronik 2004.

Januar

14. Januar. SBB und BLS übertragen der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr zusätzliche Kompetenzen. Die Bahnen illustrieren damit ihr Bekenntnis zum diskriminierungsfreien Zugang zum Schweizer Bahnnetz.

15. Januar. SBB Cargo Italia, die Tochterunternehmung von SBB Cargo in Italien, nimmt mit dem ersten Zug von Chiasso nach Monza–Lecco in Norditalien den Pilotbetrieb auf. Gleichzeitig startet der durchgehende Kombi-Shuttle von SBB Cargo zwischen Duisburg und Novara via Simplon. SBB Cargo hat für diesen Zug die ungeteilte Transportverantwortung und wickelt ihn in allen drei Ländern auch operativ in ungeteilter Verantwortung ab.

Februar

6. Februar. Die SBB präsentiert die erste von 59 Rangierlokomotiven des Typs Am 843. Die Dieselloks werden von der Firma Vossloh in Kiel gebaut und bis Juni 2005 geliefert. Spezielle Abgasfilter machen sie zur saubersten Diesellok Europas. Die Gesamtinvestition beträgt CHF 146 Mio.

8. Februar. Das Schweizervolk lehnt den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative ab. Die Vorlage hätte eine zweite Strassenröhre durch den Gotthard ermöglicht. Die Finanzierung des Regionalverkehrs bleibt vorderhand ungelöst.

26. Februar. SBB und Trenitalia gründen die Tilo AG als gemeinsame Tochter für den Regionalverkehr in den Regionen Tessin und Lombardei. Das neue Unternehmen wird ab 12. Dezember 2004 den Betrieb auf der Linie Biasca–Chiasso–Como–Mailand aufnehmen und in den kommenden Jahren den Bahnregionalverkehr beidseits der Grenze ausbauen.

27. Februar. Auch im Fernverkehr legen SBB und Trenitalia das Geschäft in die Hand einer Tochtergesellschaft. Die Cisalpino AG wird den grenzüberschreitenden Fernverkehr zwischen den beiden Ländern vollständig übernehmen; mit Blick auf den Angebotsausbau im Dezember 2007 (Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels) bestellt Cisalpino 14 Neigezüge.

März

10. März. Das SBB-Personal ist besser mit dem Unternehmen zufrieden: Der Umfragewert steigt von 59 auf 61 Punkte. Erstmals fand die Umfrage als repräsentative Stichprobe statt.

29. März. Die SBB gibt die Jahresresultate für 2003 bekannt: Der Konzern schreibt wieder schwarze Zahlen und weist einen Gewinn von CHF 24,9 Mio. aus. SBB Cargo konnte ihren Verlust innert Jahresfrist um zwei Drittel reduzieren; der Personenverkehr verzeichnete einen leichten Rückgang gegenüber dem Rekordjahr 2002.

April

1. April. Der Gastronomiefachmann Yvo Locher übernimmt die Leitung der SBB-Tochter Elvetino. Der 40-jährige Locher kommt von Valora zur Bahnverpflegungsspezialistin.

16. April. Der Fahrplanentwurf 2005 wird veröffentlicht. Er bringt 12% mehr Züge und für 90% der Züge geänderte Abfahrtszeiten. Die Fahrzeiten insbesondere zwischen Bern und Basel, Luzern und Zürich sinken dank der Neubaustrecke um über 10 Minuten.

23. April. SBB Cargo vereinheitlicht den Auftritt ihrer Auslandstochter: Neu heissen diese SBB Cargo Italia und SBB Cargo Deutschland und treten unter dem Logo des Mutterhauses auf. Sie verdeutlichen damit das Konzept des durchgehenden Angebots aus einer Hand.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

23. April. SBB und SNCF geben eine engere Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Personenverkehr bekannt. Die gemeinsame Tochterfirma Lyria übernimmt ab 2005 den gesamten TGV-Verkehr zwischen den beiden Ländern. In einer Absichtserklärung bekennen sich die beiden Bahnen auch zum grenzüberschreitenden Regionalverkehr.

24. April. Das Shop-Konzept «avec.» feiert sein fünfjähriges Bestehen. Inzwischen sind 21 Shops in Betrieb, die als Kooperation von SBB, Migros und Kiosk AG an kleinen und mittleren Bahnhöfen gemeinsame Dienstleistungen anbieten. 2004 wurde die Umsatzschwelle von CHF 100 Mio. erreicht.

Mai

6. Mai. In Deutschland baut SBB Cargo zwei neue Depots in Köln und in Offenburg auf. In der Schweiz wird Arth-Goldau langfristig den Standort Erstfeld ersetzen. Damit kann SBB Cargo den Einsatz von Loks und Personal auf der Nord-Süd-Achse grenzüberschreitend optimieren.

7. Mai. Im Internet und über Mobiltelefon ist der Echtzeitfahrplan verfügbar: Verspätete Züge sind erkennbar. Über den abonnierbaren SMS-Alarm können sich Reisende automatisch über Verspätungen ihrer bevorzugten Züge informieren lassen.

18. Mai. Erstmals verkehrt ein Zug von SBB Cargo im Auftrag der Saarstahl AG durchgehend vom Saarland nach Norditalien.

26. Mai. Die SBB und ihre Personalverbände einigen sich auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag. Dieser bringt wesentliche Neuerungen beim Lohnsystem und bei der Arbeitszeit. Kündigungsschutz und Friedenspflicht werden weitergeführt. Der GAV tritt am 1. Januar 2005 für zwei Jahre in Kraft.

27. Mai. Der Internetauftritt www.railcity.ch erhält von der «Best of Swiss Web Association» ein Gütesiegel in der Kategorie «Technologie Innovation». Der Ausbau der sieben grössten SBB-Bahnhöfe unter dem Markenzeichen RailCity wird Anfang Juni mit Eröffnungen in Lausanne und Genf abgeschlossen.

Juni

1. Juni. Hansjörg Hess tritt als Geschäftsleitungsmitglied SBB ein. Der 53-jährige Elektroingenieur kommt von Siemens und übernimmt die Leitung der SBB Infrastruktur.

4. Juni. In Bussnang TG rollt der erste neue Regionaltriebzug «Flirt» aus der Produktion bei Stadler. Nach umfangreichen Test- und Abnahmefahrten kommt die erste Serie Ende Jahr auf der Stadtbahn Zug zum Einsatz.

28. Juni. Beim Einbau einer neuen Weiche stürzt im Bahnhof Aarau ein 150-Tonnen-Schienenkran auf die Gleise und behindert den Zugverkehr während mehrerer Stunden. Es ist die grösste Störung durch einen Unfall im Zusammenhang mit Bauarbeiten, die vor dem grossen Fahrplanwechsel vielerorts intensiviert auszuführen sind.

Juli

5. Juli. Bei der bisher grössten Ausschreibung im europäischen Schienengüterverkehr gewinnt SBB Cargo einen hohen Anteil der internationalen Transporte von Hupac, des bedeutendsten Operateurs für Kombiverkehr auf der Nord-Süd-Achse. Zwar verlor SBB Cargo Zugleistungen im Transitverkehr durch die Schweiz, gewann in Deutschland und Italien aber so viel dazu, dass in der Gesamtbilanz – gemessen in Tonnenkilometern – ein Plus von 55 % resultiert.

7. Juli. Im Raum Zentralschweiz–Berner Oberland entsteht die Zentralbahn. Sie besteht aus der SBB-Brünigbahn und der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn, die auf Jahresanfang 2005 fusionieren. Die SBB ist Mehrheitsaktionärin der neuen Gesellschaft.

9. Juli. Die SBB-Tochter Elvetino gibt eine Vorwärtsstrategie bekannt: Mit einer Ausrichtung auf Frische und Qualität der Produkte will das Bahngastronomieunternehmen zusätzliche Marktanteile gewinnen. Neben den Verkäufen in den Zügen – mit Speisewagen und Railbar – setzt Elvetino auch auf Verkaufsstände in Bahnhöfen.

14. Juli. Auf der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist findet die Jungfernfahrt statt.

14. Juli. Swisscom Mobile und SBB arbeiten zusammen, um den schnellen, drahtlosen Internetzugang beim Reisen zu ermöglichen. Schrittweise werden Bahnhöfe zu so genannten Hotspots ausgebaut.

August

19. August. Der Bundesrat verabschiedet ein weiteres Entlassungsprogramm für die Bundesfinanzen. Dieses sieht Einsparungen beim öffentlichen Verkehr von CHF 30 bis CHF 40 Mio. vor; in einem ersten Entwurf waren deutlich höhere Zahlen enthalten, was zu gemeinsamen Protesten der Verkehrsunternehmen und der Kantone geführt hatte.

26. August. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation präsentiert Vorschläge, um die erforderlichen Ausbauten im Agglomerationsverkehr zu finanzieren. Nach dem Nein zum Avanti-Gegenvorschlag waren solche gefordert worden.

31. August. SBB Cargo erhält von der Schweizerischen Post nach einer öffentlichen Ausschreibung den Zuschlag für alle Bahnleistungen in der Schweiz und fährt weiterhin die Züge von PostMail (Briefpost) und PaketPost, d. h. rund 90 Ganzzüge pro Tag.

September

2. September. Die Westschweiz eröffnet ihr Kernstück von Bahn 2000, das dritte Gleis zwischen Genf und Coppet. Dieses dient ausschliesslich dem Regionalverkehr und ermöglicht einen deutlichen Ausbau des Angebots.

Oktober

6. Oktober. SBB Cargo transportiert für das Mineralölunternehmen Esso neu in ungeteilter Verantwortung Brenn- und Treibstoff von Trecate (Italien) in die Schweiz. Bereits seit Anfang September transportiert SBB Cargo für Exxon Mobile ebenfalls in durchgehender Verantwortung wöchentlich zwei Züge mit Benzol von Trecate nach Mannheim (Deutschland). Damit gehört SBB Cargo zu den wenigen ausländischen Bahnunternehmen, die in Italien Gefahrgut befördern.

18. Oktober. In den Zürcher Tiefbahnhöfen (Museumstrasse, SZU und Selnau) gilt ein Rauchverbot. Eine Ausweitung der Nichtraucherzone auf andere unterirdische Bahnhöfe ist vorgesehen. Für 2005 sind die Flughafenbahnhöfe Genf und Zürich vorgesehen.

20. Oktober. In Visp nehmen SBB, MatterhornGotthardBahn, Postauto Oberwallis und die Stadt den ersten Spatenstich vor für den Bahnhofneubau. Mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 wird Visp zum Umsteigezentrum des öffentlichen Verkehrs im Oberwallis.

21./23. Oktober. Mit einer offiziellen Feier und einem ganztägigen Fest in Olten, Solothurn und Bern eröffnet die SBB die Neubaustrasse. Rund 70 000 Personen besuchen die Ausstellungsplätze, 25 000 davon nutzen die Gelegenheit zur ersten Fahrt über die neue Strecke.

29. Oktober. In Affoltern am Albis ist per Bahn die 500 000ste Tonne Ausbruchmaterial aus dem Gotthard-Basistunnel eingetroffen. Aus diesem Anlass wurde eine moderne Güterlokomotive von SBB Cargo auf den Namen der Arbeitsgemeinschaft «ökotrans» getauft.

November

7. November. Nach sechs Jahren Bauzeit wird die Doppelspur Salgesch–Leuk eröffnet. Damit ist die Simplonlinie durchgehend doppelspurig.

11. November. Die Internetseite www.sbb.ch ist in neuem Erscheinungsbild und mit zusätzlichen Funktionen aktiv. Neu können Kundinnen und Kunden Billette direkt am Computer kaufen und zuhause ausdrucken.

Dezember

1. Dezember. SBB Cargo führt ein Haus-zu-Haus-Angebot ein für Transporte zwischen der Schweiz und Norditalien. Damit besteht für Kunden ohne Anschlussgleis in Italien erstmals eine echte Alternative zum reinen Strassentransport. SBB Cargo garantiert dabei wie bei einem Liniendienst den Zeitpunkt der Zustellung.

9. Dezember. Die Sozialpartner einigen sich in den Lohnverhandlungen auf eine aussergewöhnliche Massnahme: Die SBB übernimmt ab 2005 den gesamten Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse. Seit Juli 2003 hatten Unternehmen und Personal je 1,5 Lohnprozente bezahlt.

11. Dezember. Einen Tag vor dem Fahrplanwechsel werden die vier bedeutenden Projekte des Regionalverkehrs S-Bahn Luzern, Stadtbahn Zug, Regionalverkehr Tessin–Lombardei (Tilo) und der GlarnerSprinter in Betrieb genommen.

12. Dezember. Um 3 Uhr morgens findet der grösste Fahrplanwechsel der Geschichte der SBB statt. 58% der Verbindungen werden um mindestens fünf Minuten schneller, nur 13% werden um mehr als fünf Minuten länger. Die Umstellung verläuft ohne jegliche grösseren Probleme. Mit der Übernahme der S-Bahn Bern durch die BLS ist auch die Verkehrsaufteilung zwischen SBB und BLS abgeschlossen. Auf den 12. Dezember ergriffen alle Transportunternehmen im Rahmen des Angebotsausbaus Preismassnahmen (z.B. Abschaffung des Retourrabattes, Erhöhung bei Strecken- und Generalabonnements). Die Preise des Halbtaxabonnements bleiben unverändert.

13. Dezember. SBB Cargo erhöht ihre Transportleistung im Ausland massiv. Mit eigenem Personal und eigenen Lokomotiven fährt SBB Cargo seit dem Fahrplanwechsel jede Woche in Deutschland über 320 Züge (bisher 75). Auf der deutschen Rheinostrecke südlich von Mannheim fährt somit rund ein Drittel der Güterzüge unter der Regie von SBB Cargo. In Italien sind es neu über 210 Züge wöchentlich (bisher 45) über alle drei Grenzübergänge in Chiasso, Luino und Domodossola.

13. Dezember. Bei der Ausschreibung der Intercontainer-Interfrigo von über 50 Zügen pro Woche zwischen Belgien und Italien erhält SBB Cargo den Zuschlag für das gesamte Paket. Den Auftrag von RALpin zur Führung der Rollenden Landstrasse Freiburg–Novara auf der Teilstrecke Freiburg–Basel sichert sich SBB Cargo. Mit dem Fahrplanwechsel übernimmt SBB Cargo zudem den Güterverkehr auf dem Netz des Regionalverkehrs Mittelland (RM). Auf der Strecke Porrentruy–Bonfol der Chemins du Fer du Jura (CJ) stellt SBB Cargo neu die Güterwagen im Open Access selber zu.

Vorwort	20
Bahn 2000	24
Personenverkehr	28
Güterverkehr	36
Infrastruktur	44
Immobilien	52
Strategie/Zielerreichung	60
Leistungen öffentl. Hand	64
Pensionskasse	66
Personal/Soziales	68
Umwelt/Nachhaltigkeit	72
Sicherheit	74
Risikoinformation	76
Corporate Governance	78
Jahreschronik	89
Ausblick	92
Finanzbericht	93

Ausblick 2005.

April

Bilanzmedienkonferenz in Zürich (12. 4.).
Start grenzüberschreitende Traktion Schweiz/Italien von SBB Cargo.
Start Ausbau Regio S-Bahn Basel.

Juni

Ablieferung von weiteren Fahrzeugen für Stadtbahn Zug.

Juli

Offizielle Feier «150 Jahre Eisenbahn in der Romandie».

August

Bekanntgabe SBB-Halbjahresergebnis 2005.

Oktober

Inbetriebnahme neues Stellwerk Visp (29./30. Oktober).

Finanzbericht.

Konzernbericht SBB

Finanzieller Lagebericht	94
Die SBB erzielte einen Konzerngewinn von CHF 42,6 Mio. Dies trotz einer um CHF 18 Mio. erhöhten Amortisationsrate für die Personalvorsorge und dem Wegfall des ausserordentlichen Veräusserungsgewinnes aus der TDC-Beteiligung von CHF 95,4 Mio.	
Konzernerfolgsrechnung	101
Konzernbilanz	102
Konzernmittelflussrechnung	104
Konzerneigenkapitalnachweis	105
Anhang zur Konzernrechnung	106
Anmerkungen zur Konzernrechnung	109
Segmentinformation: Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien, Zentralbereiche	126
Beteiligungsverzeichnis	132
Bericht des Konzernprüfers	134

SBB AG

Erfolgsrechnung	135
Bilanz	136
Mittelflussrechnung	138
Anhang zur Jahresrechnung	139
Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzgewinnes	154
Bericht der Revisionsstelle	155

Finanzieller Lagebericht.

Die SBB erzielte im Geschäftsjahr 2004 einen Konzerngewinn von CHF 42,6 Mio. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr um CHF 17,7 Mio. war trotz einer um CHF 18 Mio. auf CHF 150 Mio. erhöhten Amortisationsrate für die Personalvorsorge gemäss Swiss GAAP FER 16 und dem Wegfall des im Vorjahr angefallenen ausserordentlichen Veräusserungsgewinnes aus der Beteiligung an der TDC Switzerland AG von CHF 95,4 Mio. möglich.

Nach einem Konzerngewinn von CHF 24,9 Mio. im Vorjahr schliesst der SBB Konzern das Geschäftsjahr 2004 mit einem um CHF 17,7 Mio. oder 71 % höheren Jahresergebnis von CHF 42,6 Mio. ab. Dank Effizienzsteigerungen und konsequentem Kostenmanagement und trotz Sonderaufwendungen konnte das positive Ergebnis erzielt werden. Dem Betriebsertrag von CHF 7008,6 Mio. steht ein Betriebsaufwand von CHF 6757,5 Mio. gegenüber. Das Betriebsergebnis vor FER 16 konnte von CHF 177,3 Mio. auf CHF 251,1 Mio. gesteigert werden. Trotz eines höheren Rückstellungsbedarfs für die Personalvorsorge gemäss Swiss GAAP FER 16 (nachfolgend FER 16) von CHF 150,0 Mio. (Vorjahr CHF 132,0 Mio.) konnte das Betriebsergebnis nach FER 16 (CHF 101,1 Mio.) zum Vorjahr mehr als verdoppelt werden. Durch den Wegfall des im Jahr 2003 erzielten Veräusserungsgewinnes aus dem Verkauf des letzten Anteils an der Beteiligung TDC Switzerland AG von CHF 95,4 Mio. und weiterer ausserordentlicher Erträge sinkt der EBIT von CHF 199,8 Mio. auf CHF 118,9 Mio. Der Gewinn vor Steuern liegt um CHF 14,2 Mio. unter dem Vorjahreswert, was auf das um CHF 66,7 Mio. verbesserte Finanzergebnis zurückzuführen ist. Nach Abzug der Steuern resultiert ein Konzerngewinn von CHF 42,6 Mio. (Vorjahr CHF 24,9 Mio.). Infolge des Bundesgerichtsentscheids vom Dezember 2003 betreffend Steuerpflicht auf so genannt nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften musste im Vorjahr eine Rückstellung für Ertrags- und Kapitalsteuern (Jahre 1999–2003) von total CHF 41,0 Mio. gebildet werden, welche das Ergebnis einmalig belastet hat.

Eckwerte im Überblick

in Mio. CHF	2004	2003	Veränderung
Betriebsertrag	7 008,6	6 490,1	518,5
Betriebsaufwand	6 757,5	6 312,8	444,7
Betriebsergebnis vor Personalvorsorge FER 16	251,1	177,3	73,8
Betriebsergebnis nach Personalvorsorge FER 16	101,1	45,3	55,8
EBIT	118,9	199,8	-80,9
Gewinn vor Steuern	50,1	64,3	-14,2
Konzerngewinn	42,6	24,9	17,7

Zur Steigerung des Konzerngewinnes haben alle operativen Segmente beigetragen. Das Ergebnis der Zentralbereiche fällt infolge Wegfalls des Veräusserungsgewinnes der TDC-Beteiligung und der höheren Belastung für die Personalvorsorgerückstellung FER 16 tiefer aus als im Vorjahr.

Konzerngewinn nach Segmenten

in Mio. CHF	2004	2003	Veränderung
Personenverkehr	152,2	93,4	58,8
Güterverkehr	-2,8	-33,1	30,3
Infrastruktur	43,7	0,3	43,4
Immobilien	15,2	-4,6	19,8
Zentralbereiche	-164,2	-34,3	-129,9
Intercompany-Eliminationen	-1,4	3,2	-4,6
Konzerngewinn	42,6	24,9	17,7

Betriebsergebnis.

Das Betriebsergebnis vor Rückstellung FER 16 beläuft sich auf CHF 251,1 Mio. und fällt gegenüber dem Vorjahr um CHF 73,8 Mio. oder 41,6% höher aus. Zu diesem Resultat steuerte das Segment Personenverkehr mit CHF 191,9 Mio. den grössten Teil bei, gefolgt vom Segment Immobilien mit CHF 144,3 Mio. und den Zentralbereichen mit CHF 6,6 Mio. Infrastruktur weist vor Ausgleichszahlungen einen Betriebsverlust von CHF 86,4 Mio. aus. Das Segment Güterverkehr erreicht mit einem Betriebsverlust von CHF 3,8 Mio. praktisch den Break-even.

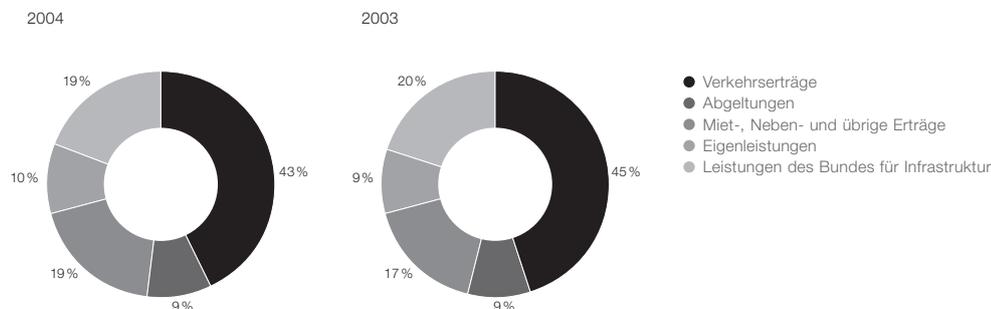
Betriebsergebnis nach Segmenten

in Mio. CHF	2004	2003	Veränderung
Personenverkehr	191,9	165,5	26,4
Güterverkehr	-3,8	-22,6	18,8
Infrastruktur	-86,4	-111,8	25,4
Immobilien	144,3	127,9	16,4
Zentralbereiche	6,6	14,3	-7,7
Intercompany-Eliminationen	-1,4	4,0	-5,4
Betriebsergebnis vor Personalvorsorge FER 16	251,1	177,3	73,8
Zuweisung Rückstellung Personalvorsorge FER 16	-150,0	-132,0	-18,0
Betriebsergebnis nach Personalvorsorge FER 16	101,1	45,3	55,8

Betriebsertrag.

Der Betriebsertrag stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 518,5 Mio. oder 8% auf CHF 7008,6 Mio. Operativ ist die Zunahme auf die höheren Verkehrserträge (CHF 143,1 Mio.) und Eigenleistungen (Bahn 2000) zurückzuführen. Trotz der anhaltend schlechten Situation auf dem Büromarkt (grosse Freiflächen, kleine Nachfrage) konnten die Mieterträge leicht gesteigert werden. Einen positiven Beitrag lieferte RailCity dank überdurchschnittlicher Umsatzzunahmen bei den vermieteten Ladenflächen. Massgebliche Einflüsse auf die Steigerung des Betriebsertrages hatten auch der geänderte Wertefluss für Lagerfertigung der Infrastruktur, der Methodenwechsel zur Bruttoverbuchung des Handy-Prepaid-Geschäfts (CHF 94,2 Mio.) sowie die ausserordentlich hohen Kostenbeteiligungen Dritter an Investitionsprojekten von CHF 123,6 Mio. (Bahn 2000, u. a. Zimmerbergtunnel).

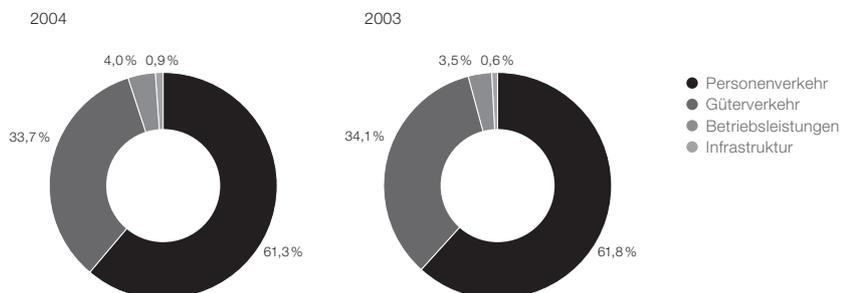
Struktur des Betriebsertrages



Entwicklung der Verkehrserträge.

Die konsolidierten Verkehrserträge 2004 überschreiten erstmals die CHF-3-Mia.-Grenze. Zur Ertragssteigerung auf CHF 3048,6 Mio. (CHF +143,1 Mio. oder 4,9%) haben alle Verkehrsarten beigetragen. Die Zusammensetzung der Verkehrserträge nach Verkehrsarten hat sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig verändert.

Struktur des Verkehrsertrages



Personenverkehrsertrag. Das überdurchschnittliche Wachstum von CHF +74,2 Mio. oder +4,1% im Personenverkehr konnte dank der Steigerung der Verkaufsförderungsmaßnahmen beim Normalverkehr, vor allem Stärkung der 1. Klasse, und durch die gestiegene Nachfrage nach General- und Jahresabonnements erreicht werden. Der im Vorfeld zur Tarifierhöhung vom 12. Dezember 2004 erfolgte «Run» auf Streckenkarten und Abonnements wurde entsprechend der Gültigkeitsdauer abgegrenzt und verhält sich somit für 2004 erfolgsneutral. Bei den Halbtaxabos, Mehrfahrtenkarten und Streckenabos konnte der Negativtrend im Jahr 2004 wieder gebrochen werden. Das Incominggeschäft konnte stabilisiert werden. Einen positiven Beitrag zum Verkehrsergebnis lieferten die neuen Tochtergesellschaften EuroTurbo GmbH, SBB GmbH und die RegionAlps SA im Regionalverkehr sowie die Tochtergesellschaften Cisalpino SA und Lyria SA im internationalen Fernverkehr.

Güterverkehrsertrag. Der Güterverkehrsertrag (CHF +38,1 Mio. oder +3,8%) fiel trotz der allgemeinen Wirtschaftslage und der Konkurrenz, im Wesentlichen auf Grund des Open Access, grösser aus als erwartet. Im Binnenverkehr konnte die Position hauptsächlich in den Bereichen Bau, Kombiniertes Verkehr und Dominotransporte ausgebaut werden. Einbussen mussten dagegen im Transitverkehr auf Grund des Open Access hingenommen werden. Der Aufbau der Tochtergesellschaften in Deutschland und insbesondere in Italien ist gut vorangeschritten, so dass 2004 der erste durchgängige Zug auf der Nord-Süd-Achse durch SBB Cargo AG

gefahren werden konnte. Die Anzahl Züge wird sich in Deutschland und Italien vervielfachen und zu einer Steigerung der Erträge beisteuern.

Betriebsleistungsertrag. Höhere Betriebsleistungserträge (CHF +21,6 Mio.) konnten hauptsächlich durch den Personenverkehr auf Grund von Mehrleistungen für andere Bahnen im internationalen Verkehr erbracht werden.

Ertrag aus Infrastrukturbenützung. Durch den Open Access konnten vermehrt Trassen an Dritte verkauft werden, was zu einer Zunahme der Erträge für Infrastrukturbenützung von CHF 9,2 Mio. führte.

Leistungen der öffentlichen Hand.

Im Berichtsjahr verzeichnen die Leistungen der öffentlichen Hand, bestehend aus Abgeltungen und Leistungen des Bundes für Infrastruktur SBB, eine Zunahme um CHF 18,5 Mio. auf CHF 1968,4 Mio. Die Zunahme ergab sich massgeblich aus dem Ausgleich des von 2,7 % auf 3,5 % gestiegenen Pauschalsatzes für die Vorsteuerkürzung. Der Ausgleich entspricht den geltenden Regelungen für die öffentlichen Transportunternehmungen bei der Mehrwertsteuer. Anstelle einer Vorsteuerkürzung im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes errechnet sich diese auf den der SBB zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand. Die Vorsteuerkürzung verhält sich für die SBB erfolgsneutral.

Die Leistungen der öffentlichen Hand setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. CHF	2004	2003	Veränderung
Bund	332,1	323,0	9,1
Kantone	179,5	174,9	4,6
Dritte	10,5	7,3	3,2
Abgeltungen regionaler Personenverkehr	522,1	505,2	16,9
Trassenpreissubventionen	101,8	93,4	8,4
Abgeltung an Cargo für Kombiverkehr	13,0	18,7	-5,7
Total Abgeltungen	636,9	617,3	19,6
Infrastruktur SBB	1 331,5	1 327,0	4,5
Thurbo AG (ab 2004 unter Abgeltungen)	0,0	5,6	-5,6
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 331,5	1 332,6	-1,1
Total Leistungen der öffentlichen Hand	1 968,4	1 949,9	18,5

Der Anteil der Leistungen der öffentlichen Hand am Betriebsertrag beläuft sich auf 28,1 % (Vorjahr 30,0 %).

Nebst den oben stehenden erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär für die Finanzierung der FinöV-Projekte, u. a. Bahn 2000 und AlpTransit-Zufahrt Lötschberg, sowie zur Deckung des Grundbedarfs um CHF 558,0 Mio.

Abgeltungen.

Die SBB wird für nicht kostendeckende, aber von der öffentlichen Hand bestellte Leistungen mit Abgeltungen entschädigt. Die Abgeltungen stiegen im Geschäftsjahr 2004 auf CHF 636,9 Mio. (CHF +19,6 Mio.) und beinhalten u. a. den erwähnten Ausgleich für den angestiegenen Satz der Vorsteuerkürzung. Die Entwicklungen im Einzelnen:

Abgeltungen regionaler Personenverkehr. Die höheren Abgeltungen im regionalen Personenverkehr sind auf den Angebotsausbau und den Vorsteuer ausgleich zurückzuführen. Im Weiteren werden neu sämtliche Leistungen der öffentlichen Hand, welche nicht Bestandteil der SBB Infrastruktur-Leistungsvereinbarung mit dem Bund sind, konsequent als Abgeltungen ausgewiesen (Turbo AG).

Abgeltungen Güterverkehr. Mit Trassenpreissubventionen und Abgeltungen an den Güterverkehr wird die Förderung der Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene bezweckt. Die Trassenpreissubventionen an die SBB Infrastruktur nahmen im Berichtsjahr um CHF 8,4 Mio. auf CHF 101,8 Mio. zu. Von den verbilligten Trassenpreisen des Bundes profitieren nicht nur SBB Cargo, sondern auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Trassenleistungen von SBB Infrastruktur beziehen. So entfallen im Geschäftsjahr 2004 von den insgesamt CHF 101,8 Mio. Trassenpreissubventionen CHF 8,1 Mio. oder 8% auf andere EVU. Die direkten Abgeltungen an SBB Cargo für den Kombiverkehr wurden im Geschäftsjahr 2004 von CHF 18,7 Mio. auf CHF 13,0 Mio. gekürzt.

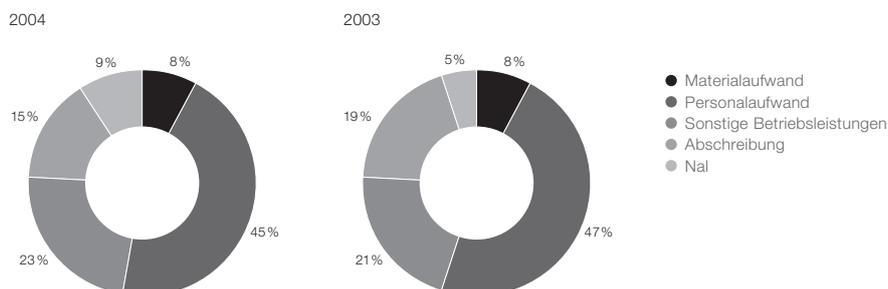
Leistungen des Bundes an die Infrastruktur.

Die SBB ist im Rahmen der Grundversorgung vom Bund beauftragt, die bestehende Schieneninfrastruktur zu erhalten, zu betreiben und weiter zu entwickeln. Dafür wird die SBB vom Bund finanziell entschädigt. Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur fielen mit dem Ausgleich für den höheren Vorsteuerabzug (+0,8%) und unter Berücksichtigung des Ausweises der Infrastrukturabgeltungen an Turbo AG um CHF 4,5 Mio. höher aus als im Vorjahr.

Betriebsaufwand.

Der Betriebsaufwand stieg im Berichtsjahr um CHF 444,7 Mio. oder 7% auf CHF 6757,5 Mio. Dieser Anstieg ist gut zur Hälfte auf die unter dem Betriebsertrag erwähnten veränderten Werteflüsse zurückzuführen. Die höheren Eigenleistungen für die Fertigung von Ersatzteilen für den Rollmaterialunterhalt zogen entsprechende Materialaufwendungen mit sich. Die weitere Zunahme des Betriebsaufwandes begründet sich im Anstieg des Personalaufwandes und den gesamthaft höheren Abschreibungen und nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen (Projektrechnungen Bahn 2000). Die Auswirkungen aus den Massnahmen für ein optimiertes Kostenmanagement trugen massgeblich zum positiven Abschluss bei und sind in allen Bereichen spürbar.

Struktur des Betriebsaufwandes



Bilanz**Kurzfassung der Bilanz**

in Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003	Veränderung
Umlaufvermögen	2 199,5	2 048,1	151,5
davon Flüssige Mittel	805,7	604,9	200,8
Anlagevermögen	26 436,9	26 730,5	-293,7
davon Sachanlagen und Anlagen im Bau	24 878,0	24 246,1	631,9
Total Aktiven	28 636,4	28 778,6	-142,2
Finanzverbindlichkeiten	5 086,9	4 797,1	289,8
Übrige Verbindlichkeiten	11 821,3	12 298,9	-477,6
Eigenkapital¹	11 728,2	11 682,6	45,6
Total Passiven	28 636,4	28 778,6	-142,2

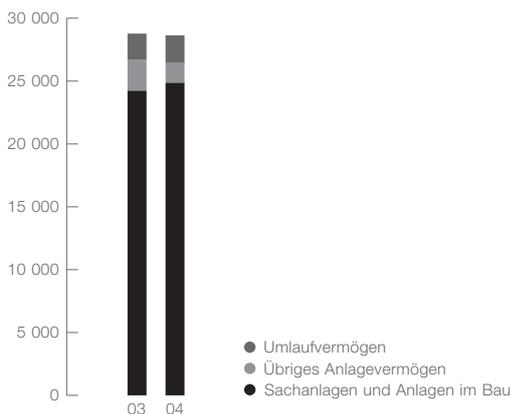
1 Ab 2004 sind die Minderheitsanteile gemäss Swiss GAAP FER 24 im Eigenkapital enthalten.

Die Konzernbilanzsumme verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 142,2 Mio. Die Abnahme ist auf das tiefere Anlagevermögen zurückzuführen. Dieses reduzierte sich bei einer Nettozunahme der Sachanlagen und Anlagen im Bau von CHF 631,9 Mio. durch den Rückgang der Finanzanlagen (hauptsächlich infolge des letzten Ausgleichs des bei der Verselbstständigung der Pensionskasse SBB mit dem Bund vereinbarten Ausfinanzierungsmodells in der Höhe von CHF 906,8 Mio.). Im Gegenzug reduzierten sich die Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär in gleicher Höhe. Zu einer weiteren Abnahme der Bilanzsumme führte die Umsetzung des neuen Standard Swiss GAAP FER 23. In diesem Zusammenhang wurde die Energierückstellung zu einem Anteil von CHF 410,7 Mio. als Impairment auf den Anlagen der Kraftwerk Amsteg AG qualifiziert. Mit der Umsetzung dieser Richtlinie (FER 23) ergaben sich auf der Passivseite zudem grössere Verschiebungen innerhalb der Bilanzpositionen. So mussten in den Vorjahren unter Rückstellungen ausgewiesene Abgrenzungen langfristiger Erlöse wie Kabelverlegerechte und Verbindlichkeiten aus ICN-Leasing entsprechend in die anderen langfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert werden. Verschiebungen ergaben sich zudem von den Rückstellungen zu den Passiven Rechnungsabgrenzungsposten.

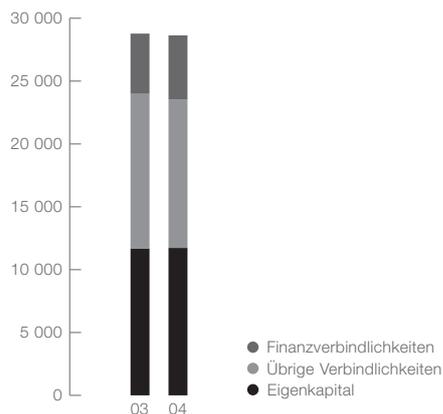
Das Eigenkapital ohne Minderheitsanteile erhöhte sich um 0,4% auf CHF 11 702,5 Mio. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 40,9% (Vorjahr 40,5%).

Aktiven

Mio. CHF

**Passiven**

Mio. CHF



Mittelherkunft

in Mio. CHF	2004	2003
Cashflow	1 124,2	1 052,0
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	1 328,2	839,3
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1 924,1	-2 088,5
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	796,4	890,9
Mittelveränderung insgesamt	200,5	-358,3

Der Cashflow konnte gegenüber dem Vorjahr um CHF 72,2 Mio. oder 6,9% auf CHF 1124,2 Mio. gesteigert werden. Der Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit erhöhte sich um CHF 488,9 Mio. auf CHF 1328,2 Mio. Die selbst erwirtschafteten Mittel reichen indessen nicht aus, um den hohen Investitionsbedarf zu decken. Die notwendige Finanzierung erfolgte im Wesentlichen durch Mittel des Bundes (CHF 558,0 Mio.). Diese Mittelaufnahme beim Bund dient hauptsächlich der Finanzierung der Investitionen in Bahn 2000 und die AlpTransit-Zufahrt am Lötschberg sowie zur Deckung des Grundbedarfs der Infrastruktur. Die Mittel für die Finanzierung des Rollmaterials und der übrigen betrieblichen Investitionen wurden über den Finanzmarkt aufgenommen.

Nettoverschuldung

in Mio. CHF	2004	2003
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	62,9	25,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 024,0	4 771,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	7 708,1	7 893,9
davon gegenüber Bund	7 503,5	7 852,3
davon gegenüber Dritten	204,7	41,6
./. langfristige Erlösabgrenzungen ¹	-147,6	0,0
Total Finanzverbindlichkeiten	12 647,6	12 691,0
./. Flüssige Mittel und Wertschriftenanlagen	-1 396,7	-1 246,3
./. Forderungen gegenüber Aktionär betr. PK	0,0	-906,8
Nettoverschuldung	11 250,9	10 537,9
Zunahme	713,0	1 202,5
Veränderung Verpflichtung Bund	558,0	717,0
Zunahme ohne Bund	155,0	485,5

¹ Die langfristigen Erlösabgrenzungen wurden auf Grund von Swiss GAAP FER 23 in die langfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert.

Im Berichtsjahr ist die Nettoverschuldung der SBB erneut angestiegen. Die Zunahme beträgt insgesamt CHF 713,0 Mio. und fällt damit gegenüber dem Vorjahr um CHF 489,5 Mio. tiefer aus. Die relativ hohen Zunahmen ergeben sich weitgehend aus der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte wie Bahn 2000 und AlpTransit-Zufahrten. Unter Abzug der jährlichen Erhöhung der Verschuldung beim Bund ergibt sich eine von der SBB direkt beeinflussbare Zunahme der Nettoverschuldung von CHF 155,0 Mio. bzw. CHF 485,5 Mio. im Vorjahr. Diese Zunahme ist massgeblich in der Neubeschaffung von Rollmaterial begründet.

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2004	2003
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 048,6	2 905,5
Abgeltungen	2	636,9	617,3
Mieterträge Liegenschaften	3	294,5	287,6
Nebenerträge	4	956,7	754,2
Übrige Erträge		99,0	108,4
Eigenleistungen	5	727,3	602,5
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	6	1 331,5	1 332,6
Ertragsminderungen	7	-85,9	-118,0
Total Betriebsertrag		7 008,6	6 490,1
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	8	-527,5	-478,7
Personalaufwand	9	-3 075,2	-2 987,0
Sonstiger Betriebsaufwand	10	-1 560,0	-1 350,2
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	11	-984,7	-1 200,8
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	12	-610,0	-296,1
Total Betriebsaufwand		-6 757,5	-6 312,8
Betriebsergebnis vor Zuweisung Rückstellung FER 16		251,1	177,3
Personalvorsorge FER 16	13	-150,0	-132,0
Betriebsergebnis nach Zuweisung Rückstellung FER 16		101,1	45,3
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	14	42,7	138,9
Ausserordentlicher Ertrag		0,0	42,4
Ausserordentlicher Aufwand		0,0	-9,5
Projekt «Chance»	15	-24,9	-17,3
EBIT		118,9	199,8
Finanzertrag	16	86,2	68,9
Finanzaufwand	17	-155,0	-204,4
Gewinn vor Steuern		50,1	64,3
Steuern	18	-6,1	-40,5
Minderheitsanteile		-1,4	1,1
Konzerngewinn		42,6	24,9

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2004	31.12.2003
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	19	805,7	604,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	546,8	557,8
Andere Forderungen	21	160,8	239,3
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	22	291,6	281,9
Aktive Rechnungsabgrenzungen		394,6	364,2
Total Umlaufvermögen		2 199,5	2 048,1
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	23	1 343,2	2 275,2
Sachanlagen	24	19 520,5	17 894,2
Anlagen im Bau	24	5 357,5	6 351,9
Immaterielle Anlagen	25	215,7	209,2
Total Anlagevermögen		26 436,9	26 730,5
Total Aktiven		28 636,4	28 778,6

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2004	31.12.2003
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	26	62,9	25,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	726,6	621,9
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	28	126,2	108,8
Passive Rechnungsabgrenzungen	29	1 174,4	922,0
Kurzfristige Rückstellungen	30	359,8	335,3
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 449,9	2 013,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	31	5 024,0	4 771,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	32	7 708,1	7 893,9
Langfristige Rückstellungen	30	1 726,2	2 415,1
Latente Steuern ¹		0,0	1,9
Total langfristiges Fremdkapital		14 458,3	15 082,3
Total Fremdkapital		16 908,2	17 096,0
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven vor Konzerngewinn		590,8	565,9
Konzerngewinn		42,6	24,9
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		11 702,5	11 659,9
Minderheitsanteile		25,7	22,7
Total Eigenkapital		11 728,2	11 682,6
Total Passiven		28 636,4	28 778,6

¹ Mit Swiss GAAP FER 23 wurden die latenten Steuern in die langfristigen Rückstellungen umgegliedert.

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernmittelflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	2004	2003
Konzerngewinn	42,6	24,9
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	984,7	1 200,8
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	486,4	296,1
Veränderung Langfristige Erlösabgrenzungen ¹	-11,0	0,0
Veränderung Langfristige Rückstellungen	102,7	51,2
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	-42,7	-138,9
Aktiviere Eigenleistungen	-429,1	-378,3
Equity-Bewertung	-9,4	-3,8
Cashflow	1 124,2	1 052,0
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10,7	-11,1
Veränderung Warenvorräte und angefangene Arbeiten	-9,7	-23,8
Veränderung Übriges Umlaufvermögen	23,8	-82,9
Veränderung Kurzfristige Verbindlichkeiten	177,9	-94,2
Veränderung Minderheitsanteile	1,3	-0,7
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	1 328,2	839,3
Änderung Konsolidierungskreis	4,6	-17,5
Investitionen Finanzanlagen	-51,8	-59,6
Desinvestitionen Finanzanlagen	129,3	165,5
Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau	-2 050,8	-2 290,5
Desinvestitionen Sachanlagen	46,2	119,1
Investitionen in immaterielle Anlagen	-1,6	-5,5
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1 924,1	-2 088,5
Veränderung Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	37,3	-5,5
Veränderung Langfristige Finanzverbindlichkeiten	217,9	137,1
Veränderung Andere langfristige Verbindlichkeiten	541,5	759,8
Dividendenzahlungen an Minderheiten	-0,3	-0,5
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	796,4	890,9
Mittelveränderung insgesamt	200,5	-358,3
Flüssige Mittel per 1. Januar	604,9	964,7
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz	0,3	-1,5
Flüssige Mittel per 31. Dezember	805,7	604,9
Veränderung Flüssige Mittel	200,5	-358,3

1 Die langfristigen Erlösabgrenzungen wurden auf Grund von Swiss GAAP FER 23 in die langfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert und sind deshalb neu zu eliminieren.

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschafts- kapital	Kapital- reserven (Agio)	Gewinn- reserven	kum. Fremd- währungs- umrech- nungs- differenzen	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
Eigenkapital per 1.1.2003	9 000,0	2 069,1	564,4	0,0	11 633,5	16,8	11 650,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	24,9	0,0	24,9	5,9	30,8
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	1,5	1,5	0,0	1,5
Eigenkapital per 31.12.2003	9 000,0	2 069,1	589,3	1,5	11 659,9	22,7	11 682,6
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	1,4
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	42,6	0,0	42,6	1,9	44,5
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Eigenkapital per 31.12.2004	9 000,0	2 069,1	631,9	1,5	11 702,5	25,7	11 728,2

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

Die Gewinnreserven beinhalten eine Rücklage gemäss Art. 64 EBG von CHF 520,6 Mio.

Anhang zur Konzernrechnung 2004. Konsolidierungsgrundsätze.

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

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

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

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

Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können den Aufstellungen auf den Seiten 132 und 133 entnommen werden.

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

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

Nach der Equity-Methode einbezogen werden assoziierte Gesellschaften mit einer Beteiligung zwischen 20 und 50%.

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

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

Im vorliegenden Abschluss wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs		Stichtagskurs	
	2004	2003	31.12.2004	31.12.2003
EUR	1,55	1,55	1,56	1,58

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

Bewertungsgrundsätze der Konzernrechnung.

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

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

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

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

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

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

Die geschätzte Nutzungs- bzw. Abschreibungsdauer der Sachanlagen beträgt in Jahren:

Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	15–25
Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–20
EDV Hardware	2–8
Telecom	2–20
Fahrzeuge	
– Lokomotiven und Triebfahrzeuge	25–30
– Reisezug- und Güterwagen	20–30
– Dienstwagen	20–33
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	7–30
Bahntechnik	20–50
Erschliessung, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–30
Wassertechnische Bauten	40–80
Gebäude	40–75

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

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

Die **immateriellen Anlagen** umfassen bezahlte immaterielle Werte (Goodwill, Wassernutzungs-, Durchleitungs- und übrige Rechte sowie Software), welche linear über die entsprechende Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Die geschätzte Nutzungs- bzw. Abschreibungsdauer der immateriellen Anlagen beträgt in Jahren:

Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	4–8

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

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

Es bestehen zurzeit keine wesentlichen Verlustvorräte und zu erwartende Steuergutschriften.

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

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

Swiss GAAP FER 16 regelt die Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen aus Vorsorgeverpflichtungen unabhängig von der rechtlichen Ausgestaltung

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

Derivative Finanzinstrumente. Die Strategie im Finanzbereich der SBB ist auf Risikominimierung ausgerichtet. Deshalb werden derivative Finanzinstrumente ausschliesslich zur Absicherung von Basisgeschäften abgeschlossen. Erfolgswirksame Vorkommnisse werden laufend buchhalterisch erfasst. Zur Risikoüberwachung werden die Geschäfte ausserhalb der Bilanz regelmässig bewertet.

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

0 Allgemeine Anmerkungen

0.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

Seit dem 1. Januar 2004 hat sich der Kreis der voll konsolidierten Beteiligungen wie folgt verändert:

Zugang: Euroswitch AG, Freienbach (Juni 2004)

Abgang: Parking Simplon-Gare SA, Lausanne (November 2004)

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2004	2003
Personenverkehr	1 870,3	1 796,1
Güterverkehr	1 027,8	989,7
Betriebsleistungen	122,8	101,2
Infrastruktur	27,7	18,5
Verkehrserträge	3 048,6	2 905,5

Die Verkehrserträge konnten im Berichtsjahr um 4,9% gesteigert werden.

Der Personenverkehrsertrag erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 74,2 Mio. oder 4,1%. Die Zunahme ergab sich aus der gestiegenen Nachfrage an General- und Jahresabonnements, den erhöhten Umsätzen beim Normaltarif (1. Klasse) und durch höhere Verkehrsleistungen der Tochtergesellschaften im Regional- und Fernverkehr. Die Situation im Incoming-Geschäft entspannte sich im Berichtsjahr wieder leicht.

Der Güterverkehr konnte im Berichtsjahr seine Position im Binnenverkehr steigern. Die Ergebnisse innerhalb der einzelnen Marktsegmente fielen jedoch sehr unterschiedlich aus. Positiv entwickelten sich die Baubranche, der kombinierte Verkehr und die Domino-transporte. Einbussen mussten beim Transitverkehr auf Grund des Open Access hingenommen werden.

2004 wurden für andere Bahnen vermehrt Betriebsleistungen erbracht. Der Ertrag konnte auf Grund dieser Mehrleistungen um CHF 21,6 Mio. gesteigert werden.

Die Infrastrukturbenutzungserträge stiegen durch vermehrte Trassenverkäufe an Dritte (Open Access).

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2004	2003
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	332,1	323,0
Kantone	179,5	174,9
Beiträge Dritter	10,5	7,3
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	522,1	505,2
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	41,0	35,6
für übrigen Güterverkehr	60,8	57,8
Total Trassenpreissubventionen	101,8	93,4
Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr	13,0	18,7
Abgeltungen	636,9	617,3

Die Abgeltungen fielen im Berichtsjahr um CHF 19,6 Mio. höher aus.

Der Anstieg ergab sich einerseits durch ein höheres Angebot im regionalen Personenverkehr, andererseits durch die Satzerhöhung der Vorsteuerkürzung von 2,7 auf 3,5%. (vgl. Anmerkung 10) sowie den geänderten Ausweis der im Vorjahr unter Leistungen des Bundes dargestellten Infrastrukturabgeltungen an Turbo AG (CHF 5,6 Mio.).

Durch die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgeschriebene Ausweispraxis betreffend Vorteilsanrechnung des Bundes zu Gunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) (vgl. Anmerkung 6), wurde die Zahlung von CHF 33,0 Mio. an den ZVV unter Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht.

Die Trassenpreissubventionen und Abgeltungen an den Güterverkehr bezwecken die Förderung der Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene. Im Berichtsjahr erfolgte eine Kürzung der direkten Abgeltungen für Kombiverkehr an SBB Cargo AG; demgegenüber wurden an SBB Infrastruktur höhere Trassenpreissubventionen entrichtet. Von den verbilligten Trassenpreisen profitieren nicht nur die SBB Cargo AG, sondern auch andere EVU, welche Trassenleistungen von SBB Infrastruktur beziehen.

3 Mieterträge Liegenschaften

Durch die guten Umsätze bei den RailCity-Bahnhöfen konnten die Mieterträge leicht gesteigert werden. Dagegen besteht bei den Büroräumlichkeiten nach wie vor ein Angebotsüberhang, welcher sich auf die Mietpreise auswirkt.

4 Nebenerträge

Mio. CHF	2004	2003
Dienstleistungen für Dritte	328,6	244,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	76,1	61,0
Erträge aus Vermietungen	83,7	80,2
Energieverkäufe	91,5	83,4
Geldwechsel	40,8	39,3
Provisionen, Kommissionen	66,5	81,8
Drucksachen- und Materialverkäufe	38,5	49,9
Kostenbeteiligungen, Beiträge	207,9	71,1
Übrige Nebenerträge	23,1	42,8
Nebenerträge	956,7	754,2

Die höheren Nebenerträge ergeben sich infolge der neu angewandten Bruttoverbuchung für das Handy-Prepaid-Geschäft und der ausserordentlich hohen Kostenbeiträge Dritter für Investitionsprojekte (Bahn 2000; u. a. Zimmerberg tunnel).

Das Handy-Prepaid-Geschäft schlägt sich in den Dienstleistungen Dritter mit CHF 94,2 Mio. nieder. Entsprechend erhöhten sich die übrigen Betriebsaufwendungen um CHF 86,4 Mio. (vgl. Anmerkung 10).

Die hohen Kostenbeteiligungen Dritter an Investitionsprojekte der Infrastruktur im Zusammenhang mit Bahn 2000 betragen CHF 123,6 Mio. Der Betrag verhält sich erfolgsneutral und führte zu entsprechend höheren nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 12).

5 Eigenleistungen

Mio. CHF	2004	2003
Investitionsaufträge	429,1	378,3
Lageraufträge	298,2	224,2
Eigenleistungen	727,3	602,5

Der Anstieg der Eigenleistungen für Investitionsaufträge ergab sich auf Grund von Mehrleistungen für Investitionsprojekte im Bereich der Infrastruktur.

Die Eigenleistungen für Lageraufträge stiegen infolge des erhöhten Ersatzteilbedarfs für Unterhalt von Rollmaterial im Personenverkehr im Zusammenhang mit Bahn 2000. Ein weiterer Anstieg ergab sich durch den geänderten Wertefluss der Lagerarbeiten bei Infrastruktur, welcher entsprechend höhere Materialaufwendungen mit sich zog.

6 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2004	2003
Abschreibung Infrastruktur	833,0	862,7
Betriebsbeitrag Infrastruktur	498,5	464,3
Leistungen an Turbo AG	0,0	5,6
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 331,5	1 332,6

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur fielen um CHF 1,1 Mio. tiefer aus als im Vorjahr. Dies trotz des Ausgleichs für den höheren Vorsteuerabzug (+0,8%). Die Veränderung innerhalb der Rubriken ergab sich im Zusammenhang mit den Entlastungsprogrammen des Bundes (EP03 und EP04) und dem neuen Ausweis der Leistungen an Turbo AG in die Abgeltungen.

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

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten eine Zahlung an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zu Gunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 33,0 Mio. Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) via die Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone an den ZVV weitergeleitet (vgl. Anmerkung 2).

7 Ertragsminderungen

Die Ertragsminderungen fallen um CHF 32,1 Mio. tiefer aus als im Vorjahr. Die Abnahme begründet sich weitgehend in der erfolgswirksamen Auflösung einer nicht mehr benötigten Rückstellung von CHF 25,0 Mio.

8 Materialaufwand

Der höhere Materialaufwand ergab sich insbesondere durch den Anstieg der Nachfrage nach Ersatzteilen im Rollmaterialunterhalt des Personenverkehrs (Bahn 2000) und den geänderten Wertefluss der Lagerfertigung der Infrastruktur sowie durch höhere Eigenleistungen für Investitionsaufträge.

9 Personalaufwand

Mio. CHF	2004	2003
Lohnaufwand	2 574,9	2 544,7
Sozialversicherungsaufwand	384,4	356,5
Übriger Personalaufwand	115,9	85,8
Personalaufwand	3 075,2	2 987,0

Der Personalaufwand stieg trotz tieferem durchschnittlichem Personalbestand von 28 351 Vollzeitstellen (–356) gegenüber dem Vorjahr um CHF 88,2 Mio. oder 3%.

Der markante Anstieg des Sozialversicherungsaufwandes ergibt sich aus der Übernahme der Kosten für Berufsinvalidität und den Arbeitgeberanteilen aus den PK-Sanierungsmassnahmen zur Verbesserung der Situation der Pensionskasse SBB. Die Massnahmen wurden per 1. Juli 2003 wirksam und sind 2004 erstmals für das gesamte Geschäftsjahr berücksichtigt.

Der übrige Personalaufwand verzeichnet eine Zunahme von CHF 30,1 Mio. Die übrigen Personalaufwendungen enthalten u.a. die Kosten für Aus- und Weiterbildung, Personalrestaurants und neu auch Berufskleider (bisher unter Materialaufwand). In diesem Jahr beinhaltet die Position zusätzlich die Abgrenzung für Mitarbeiterbelohnungen zur reibungslosen Einführung von Bahn 2000.

10 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2004	2003
Miete von Anlagen	28,5	27,2
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	212,5	211,9
Fahrzeugaufwand	137,0	140,3
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	63,5	68,3
Energie- und Entsorgungsaufwand	141,5	145,5
Verwaltungs- und Informatikaufwand	252,9	219,5
Werbeaufwand	52,3	46,1
Übriger Betriebsaufwand	283,0	171,2
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen	76,6	54,4
Betriebsleistungsaufwand Dritter	312,0	265,8
Sonstiger Betriebsaufwand	1 560,0	1 350,2

Der sonstige Betriebsaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 209,8 Mio. oder 15,6%.

Im Verwaltungs- und Informatikbereich führte im Wesentlichen der höhere Bedarf an Informatikbetriebsleistungen zu einem Anstieg der Aufwendungen.

Der höhere Werbeaufwand ist insbesondere auf die Werbekampagnen zur Inbetriebnahme von Bahn 2000 zurückzuführen.

Im übrigen Betriebsaufwand widerspiegelt sich die unter den Nebenerträgen (vgl. Anmerkung 4) beschriebene Bruttoverbuchung des Handy-Prepaid-Geschäfts.

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen Abgeltungen» aufgeführten Aufwendungen sind auf die für die öffentlichen Transportunternehmen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer zurückzuführen. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung bei der SBB AG mit 3,5% (Vorjahr 2,7%) auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

Der Anstieg des Betriebsleistungsaufwandes ist auf zunehmende Trassenbezüge bei Dritten und auf vermehrte Leistungsbezüge bei anderen Bahnen (Internationaler Verkehr) zurückzuführen.

11 Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen

Mio. CHF	2004	2003
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,2	0,9
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 018,1	968,0
Veränderung Wertberichtigung auf Anlagen im Bau	-142,9	112,5
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	57,5	72,8
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	51,9	46,6
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	984,7	1 200,8

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

Durch die erhöhten Abrechnungsvolumen (vor allem Bahn 2000) waren die Abgänge auf den Anlagen im Bau höher als die Zugänge für Neuinvestitionen. Die Veränderungen der Wertberichtigung auf Anlagen im Bau fielen im Berichtsjahr positiv aus und generierte einen Minderaufwand in den Abschreibungen. Die aus der Projektabrechnung resultierenden nicht aktivierbaren Anteile fielen dagegen unter der Position «Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» an. Der leichte Anstieg der Abschreibungen von Restbuchwerten ergab sich auf Grund der zum Vorjahr erhöhten Anlageabgänge.

12 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen

Die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen fielen auf Grund der überdurchschnittlich hohen Kostenanteile Dritter für Investitionsprojekte (vgl. Anmerkung 4) und des höheren Abrechnungsvolumens wegen der Inbetriebnahme von Bahn 2000 höher aus als im Vorjahr.

13 Personalvorsorge FER 16

Die Amortisationsrate zur Deckung des Unterschiedsbetrages aus der Pensionskassenunterdeckung erhöhte sich auf CHF 150,0 Mio. (vgl. Ausführungen unter Anmerkung 30, Abschnitt «Personalvorsorge»).

14 Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen

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

15 Projekt «Chance»

Für die Reintegration von Mitarbeitenden, deren Stelle auf Grund von Rationalisierungs- oder Restrukturierungsmassnahmen aufgehoben wurde, besteht das Projekt «Chance».

16 Finanzertrag

Mio. CHF	2004	2003
Finanzertrag Dritte	29,4	31,2
Finanzertrag assoziierte Gesellschaften	1,4	1,0
Finanzertrag Aktionär	1,1	1,1
Finanz- und Beteiligungsertrag übrige Beteiligungen	1,1	1,1
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	16,1	11,7
Übriger Finanzertrag	37,1	22,8
Finanzertrag	86,2	68,9

17 Finanzaufwand

Mio. CHF	2004	2003
Finanzaufwand Dritte	126,5	141,0
Finanzaufwand assoziierte Gesellschaften	1,0	0,0
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	0,6	1,6
Finanzaufwand Aktionär	12,4	55,1
Übriger Finanzaufwand	14,6	6,7
Finanzaufwand	155,0	204,4

Infolge der Reduktion des verzinslichen Darlehens zur Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB verminderten sich die Zinsbelastungen um CHF 42,7 Mio., was sich im Finanzaufwand Aktionär widerspiegelt. Das allgemein tiefe Zinsniveau führte trotz höheren Finanzverbindlichkeiten zu einer Abnahme des Finanzaufwandes gegenüber Dritten.

Die höheren übrigen Finanzerträge und -aufwendungen sind auf Schwankungen bei der Bewertung von Fremdwährungsbeständen zurückzuführen.

18 Steuern

Mio. CHF	2004	2003
Laufende Ertrags- und Kapitalsteuern	6,2	40,7
Latente Ertragssteuern	-0,1	-0,2
Steuern	6,1	40,5

Gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998 ist die SBB AG auch auf kantonaler Ebene steuerbefreit.

Mit dem Bundesgerichtsentscheid vom Dezember 2003 i.S. teilweise Steuerpflicht der SBB AG in Kantonen und Gemeinden auf so genannt nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften musste im Vorjahr rückwirkend für die Jahre 1999–2003 eine Steuerrückstellung für Ertrags- und Kapitalsteuern in der Höhe von CHF 41,0 Mio. gebildet werden. Die Steuern für das Jahr 2004 sind mit CHF 4,4 Mio. berücksichtigt und basieren auf den aktuellen Erkenntnissen der laufenden Verhandlungen mit der SSK (Schweizerische Steuerkonferenz). Weitere Steueraufwendungen ergeben sich aus den von der SBB AG gehaltenen steuerpflichtigen Tochtergesellschaften.

19 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Kassa	20,9	39,1
Post	83,7	45,8
Banken	312,4	487,9
Festgelder	397,9	52,2
Transferkonten	-9,3	-20,2
Wertschriften	0,1	0,1
Flüssige Mittel	805,7	604,9

Auf Grund der geltenden Bestimmungen des Finanzhaushaltgesetzes wickelt die SBB AG einen grossen Teil ihrer Geldtransaktionen über die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) ab. Bei der EFV bestanden per 31. Dezember 2004 Kontokorrentguthaben von CHF 26,9 Mio. (Vorjahr CHF 310,6 Mio.) und neu Festgelder in der Höhe von CHF 250,0 Mio. Die Zunahme der flüssigen Mittel ist auf die Aufnahme neuer langfristiger Mittel für die Liquiditätssicherung bzw. Finanzierung anstehender Investitionen zurückzuführen.

20 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	591,2	575,3
gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	17,6	22,9
Wertberichtigungen	-62,0	-40,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	546,8	557,8

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen fallen gegenüber dem Vorjahr netto leicht tiefer aus. Die höheren Wertberichtigungen ergeben sich aus Einzelwertberichtigungen und aus den gestiegenen Forderungen gegenüber Reisenden ohne gültigen Fahrausweis.

21 Andere Forderungen

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

22 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Warenvorräte	441,6	461,1
Angefangene Arbeiten	24,6	14,6
Wertberichtigungen	-174,6	-193,8
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	291,6	281,9

Die Wertberichtigungen ergeben sich aus den Inkuranzbewertungen auf Warenvorräten.

23 Finanzanlagen

	Wertpapiere des Anlage- vermögens	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Übrige Beteiligungen	Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	Langfristige Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	Langfristige Forderungen gegenüber dem Aktionär	Total
Mio. CHF							
Anschaffungswerte							
Stand 1.1.2004	641,3	103,8	39,0	566,2	51,8	906,8	2 308,9
Bewertungsänderung	0,0	9,4	0,0	0,0	0,0	0,0	9,4
Zugänge	3,8	39,3	2,1	3,1	3,4	0,0	51,8
Abgänge	-54,2	-0,2	-0,6	-25,1	-25,6	-906,8	-1 012,5
Umbuchungen	0,0	0,0	0,1	19,2	0,0	0,0	19,3
Stand 31.12.2004	591,0	152,3	40,6	563,4	29,7	0,0	1 377,0
Kumulierte Abschreibungen							
Stand 1.1.2004	-0,1	-2,1	-6,4	-25,1	0,0	0,0	-33,7
Zugänge	0,0	0,0	-1,8	-0,1	0,0	0,0	-1,9
Abgänge	0,1	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Stand 31.12.2004	0,0	-0,4	-8,2	-25,2	0,0	0,0	-33,8
Nettobuchwert 1.1.2004	641,2	101,7	32,6	541,1	51,8	906,8	2 275,2
Nettobuchwert 31.12.2004	591,0	151,9	32,4	538,2	29,7	0,0	1 343,2

Entwicklung Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

Mio. CHF	Anteiliges Eigenkapital	Goodwill netto ¹
Nettobuchwert 1.1.2004	101,7	0,9
Zugänge	39,3	1,1
Erhaltene Dividenden	-6,1	
Anteile am Ergebnis	15,5	
Abgänge	-0,2	
Abschreibungen	1,7	-1,3
Nettobuchwert 31.12.2004	151,9	0,7

¹ Der Goodwill wird in den immateriellen Anlagen bilanziert.

Die Zugänge bei den Wertpapieren des Anlagevermögens beinhalten die Thesaurierung der Erträge aus der Vermögensanlage der Gelder für die Rückzahlung der eingegangenen Leasingverbindlichkeiten. Die entsprechenden Verbindlichkeiten sind unter den Passiven bilanziert. Der Abgang ergibt sich auf Grund einer Fremdwährungsanpassung auf Leasingverbindlichkeiten.

Der Zugang bei den Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften resultiert aus der Kapitalerhöhung der Cisalpino SA und umfasst die neue Beteiligung an der TILO SA.

Die langfristigen Forderungen gegenüber Dritten beinhalten Hypotheken und Baukredite an die Eisenbahnerbaugenossenschaften. Die Abnahme der langfristigen Forderungen gegenüber dem Aktionär von CHF 906,8 Mio. steht im Zusammenhang mit den vereinbarten Zahlungsmodalitäten für die Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB. Im Berichtsjahr erfolgte der Ausgleich der letzten Tranche. Die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär reduzierten sich im gleichen Umfang (vgl. Anmerkung 32).

24 Sachanlagen und Anlagen im Bau

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Anlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Anschaffungswerte								
Stand 1.1.2004	10 963,8	12 725,8	4 617,9	1 489,0	3 492,6	33 289,1	7 610,0	40 899,1
Fremdwährungsumrechnung	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,2
Investitionen	45,0	35,6	5,4	0,4	61,6	148,0	2 583,8	2 731,8
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	14,6	0,0	-13,7	0,9	0,0	0,9
Umbuchung von								
Anlagen im Bau zu Anlagen	759,4	1 956,6	222,8	6,1	72,5	3 017,4	-3 079,6	-62,3
Investitionsförderung	-0,1	-35,3	-10,1	0,0	-2,9	-48,4	48,4	0,0
Abgänge Anlagen	-361,8	-115,4	-67,8	-9,6	-36,8	-591,4	-689,7	-1 281,1
Umbuchungen	0,0	-3,3	2,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2004	11 406,2	14 564,0	4 784,9	1 485,9	3 574,6	35 815,5	6 472,7	42 288,4
davon Leasing	2 189,3					2 189,3		2 189,3
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1.1.2004	-6 519,2	-4 236,4	-3 055,2	-21,9	-1 562,2	-15 394,9	-1 258,1	-16 653,0
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	-2,8	0,0	2,2	-0,6	0,0	-0,6
Zugänge	-390,6	-414,8	-137,0	-1,2	-74,5	-1 018,1	0,0	-1 018,1
Abgänge	347,5	101,2	65,6	0,0	20,6	534,9	142,9	677,8
Umbuchungen	0,0	0,6	-410,7	-6,0	-0,2	-416,3	0,0	-416,3
Stand 31.12.2004	-6 562,3	-4 549,4	-3 540,1	-29,0	-1 614,1	-16 295,0	-1 115,2	-17 410,2
davon Leasing	-767,4					-767,4		-767,4
Nettobuchwert 1.1.2004	4 444,6	8 489,4	1 562,7	1 467,1	1 930,4	17 894,2	6 351,9	24 246,1
Nettobuchwert 31.12.2004	4 843,9	10 014,5	1 244,7	1 456,8	1 960,4	19 520,5	5 357,5	24 878,0
davon Leasing	1 421,9					1 421,9		1 421,9

Die unter den Anlagen im Bau bilanzierten Anzahlungen betragen per 31. Dezember 2004 CHF 801,1 Mio. (Vorjahr CHF 849,2 Mio.).

Der Anstieg der Sachanlagen ist im Wesentlichen durch den Bau der Infrastrukturanlagen und die Rollmaterialbeschaffungen des Personenverkehrs für Bahn 2000 begründet.

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

Mit der Umsetzung des neuen Standards Swiss GAAP FER 23 wurde ein Anteil der bisherigen Energierückstellung als Impairment auf den Anlagen der Kraftwerk Amsteg AG qualifiziert und entsprechend bei den Sachanlagen in Abzug gebracht.

25 Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Total
Anschaffungswerte				
Stand 1.1.2004	25,8	119,7	271,6	417,2
Fremdwährungsumrechnung	-0,1	0,0	0,0	-0,2
Zugänge	2,9	0,3	0,2	3,3
Abgänge	0,0	-2,2	-9,0	-11,2
Umbuchungen von Anlagen im Bau	0,0	1,1	61,2	62,3
Stand 31.12.2004	28,6	118,9	323,9	471,5
Kumulierte Abschreibungen				
Stand 1.1.2004	-22,7	-25,8	-159,5	-208,0
Fremdwährungsumrechnung	0,1	0,0	0,0	0,1
Zugänge	-3,1	-5,6	-48,8	-57,5
Abgänge	0,0	1,7	8,3	10,0
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Stand 31.12.2004	-25,7	-29,7	-200,4	-255,8
Nettobuchwert 1.1.2004	3,1	93,9	112,2	209,2
Nettobuchwert 31.12.2004	2,9	89,2	123,6	215,7

Der Zugang auf der Position «Goodwill» beinhaltet die bezahlten Goodwillanteile auf den zurückgekauften Beteiligungsanteilen der Cargo-Tochtergesellschaften im Ausland und an der Cisalpino SA.

In den Anlagen im Bau geführte EDV-Projekte wurden im Berichtsjahr abgeschlossen und umgebucht. Bei der Software betrifft dies im Wesentlichen das Konzernprojekt OPUS, mit welchem eine für die gesamte SBB einheitliche Benutzeroberfläche sowie eine Vereinheitlichung der Systemanwendungen eingeführt wurden.

26 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	11,0	10,2
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten	11,9	15,5
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Assoziierten	40,1	0,0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	62,9	25,7

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Assoziierten beinhalten eine kurzfristige Geldanlage der Cisalpino SA bei der SBB AG.

27 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	625,0	545,6
gegenüber Bahngesellschaften	96,7	73,3
gegenüber assoziierten Gesellschaften	4,8	3,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	726,6	621,9

Die höheren Verpflichtungen gegenüber Dritten ergeben sich weitgehend aus Verpflichtungen aus Rollmaterialbeschaffungen.

28 Andere kurzfristige Verbindlichkeiten

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

29 Passive Rechnungsabgrenzungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Abgrenzung Fahrausweise	415,4	373,0
Abgrenzung Zinsaufwendungen	42,3	51,3
Übrige Abgrenzungen	716,6	497,7
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 174,4	922,0

Die Position «Fahrausweise» umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der sich im Umlauf befindenden General-, Halbtax- und Streckenabonnemente. Auf eine Abgrenzung von Einzelfahrkarten wird verzichtet. Die Zunahme bei den Fahrausweisen ergibt sich infolge der gestiegenen Abonnementsverkäufe im Vorfeld der Preiserhöhungen auf den 12. Dezember 2004. Der Anstieg bei den übrigen Abgrenzungen ist im Wesentlichen die Folge der Umgliederung von kurzfristigen Rückstellungen zu passiven Rechnungsabgrenzungsposten im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Standards Swiss GAAP FER 23.

30 Rückstellungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Kurzfristige Rückstellungen	359,8	335,3
Langfristige Rückstellungen	1 726,2	2 415,1
Rückstellungen	2 086,0	2 750,4

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	Vorsorgeverpflichtungen FER 16	Teuerung Rentner	Umweltaltlasten	Sanierung Energiebereich	Ferien/Überzeit	Restrukturierung	Langfristige Steuern	Übrige Rückstellungen	Total
Bestand 31.12.2003	965,0	156,3	89,1	675,9	145,8	0,0	0,0	718,3	2 750,4
Umgliederungen aus FER 23	0,0	0,0	3,9	-410,7	0,0	23,4	1,9	-292,4	-673,9
Bestand 1.1.2004	965,0	156,3	93,0	265,2	145,8	23,4	1,9	425,9	2 076,5
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
Bildung	150,0	0,0	0,0	0,0	21,7	4,9	0,3	104,5	281,5
Inanspruchnahme	0,0	-32,3	-5,9	-10,5	-27,5	-3,7	-0,4	-95,7	-176,1
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-96,3	-96,4
Umbuchung	124,0	-124,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bestand 31.12.2004	1 239,0	0,0	87,1	254,7	140,0	24,5	2,3	338,3	2 086,0

Auf Grund der per 1. Januar 2004 in Kraft getretenen Richtlinie Swiss GAAP FER 23 wurden die Rückstellungen analysiert und gemäss dem neuen Standard in andere Positionen der Passiven umgebucht (siehe Umgliederung aus FER 23 im Rückstellungsspiegel). Die bisher als Rückstellung ausgewiesenen Erlösabgrenzungen für Kabelverlegerechte und aus ICN-Leasing haben keinen Rückstellungscharakter und mussten demzufolge in die anderen langfristigen Verbindlichkeiten umgliedert werden. Weitere Umgliederungen erfolgten in die passiven Rechnungsabgrenzungen.

Das Parlament hat am 18. Dezember 2004 die Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Pensionskasse des Bundes (dringliche Massnahmen) genehmigt. Gestützt auf diesen Beschluss wurde der Saldo der Rückstellung Teuerung Rentner per 31. Dezember 2004 der Rückstellung FER 16 zugewiesen. Details zur Rückstellung Personalvorsorge FER 16 und Rückstellung Teuerung Renten können den nachfolgenden Aufstellungen zur Personalvorsorge entnommen werden.

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1.1.1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, keine vollumfängliche Rückstellung in der Eröffnungsbilanz vorzunehmen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. zu verbuchen. Diesen Betrag überschreitende Aufwendungen werden durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung übernommen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2004 weitergeführt. Die entstandenen Kosten aus den getroffenen Massnahmen wurden der Rückstellung belastet.

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mia. ermittelt. Das Szenario dieser Berechnungen deckte eine Zeitspanne von rund 30 Jahren ab. Die Sanierung durch den Bund erfolgte per Ende 2001 mit CHF 1,2 Mia. In der Zwischenzeit hat sich diese Rückstellung durch Verkäufe von Kraftwerken, Kraftwerksbeteiligungen und Auflösungen auf CHF 675,9 Mio. reduziert. Auf 1. Januar 2004 trat Swiss GAAP FER 23 in Kraft, mit welchem Anpassungen bei der Bilanzierung dieser Rückstellung notwendig wurden. Mit der Umsetzung von FER 23 wurden CHF 410,7 Mio. als Impairment auf den Anlagen der Kraftwerk Amsteg AG qualifiziert und bei den Sachanlagen als Wertberichtigung in Abzug gebracht. Für über dem Marktpreis liegende Energiegestehungskosten erfolgte im Berichtsjahr eine Inanspruchnahme der Energierückstellung in der Höhe von CHF 10,5 Mio. Im Berichtsjahr konnten Überzeit- und Ferienguthaben in der Höhe von CHF 5,8 Mio. abgebaut werden.

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

Personalvorsorge

Im Jahr 2004 hat die Pensionskasse SBB nach den Berechnungen gemäss Swiss GAAP FER 16 einen versicherungstechnischen Verlust von CHF 292,0 Mio. erlitten. Er ist auf die geringere Wertschriftenperformance im Jahr 2004 und insbesondere auf die gestiegenen Verpflichtungen PBO (Projected Benefit Obligations) per 31. Dezember 2004 zurückzuführen. Der Wertschriftenertrag konnte im Jahr 2004, im Gegensatz zum Vorjahr, den Verlust der Verpflichtungsseite nicht kompensieren. Der noch nicht erfasste Unterschiedsbetrag in der Höhe von CHF 3717,0 Mio. hat per 31. Dezember 2004 den Korridor von CHF 1624,0 Mio. um CHF 2093,0 Mio. überschritten. Gerechnet auf eine durchschnittliche Verbleibszeit von 14 Jahren (Vorjahr 15 Jahre), beträgt die Amortisationsrate für das Geschäftsjahr 2004 CHF 150,0 Mio.

Rentnerinnen und Rentner der Pensionskasse SBB und des Bundes, die vor dem 1. Januar 2001 in Rente gingen, hatten bis Ende 2004 Anspruch auf eine Gleichbehandlung wie die Rentnerinnen und Rentner der Pensionskasse des Bundes. Die Pensionskasse SBB kann den Rentnern nur Teuerungszulagen ausrichten, wenn es die Finanz- und Ertragslage erlaubt. Da das Deckungskapital der Pensionskasse SBB die vorgegebene Höhe nicht erreicht, musste die Verpflichtung zur Ausrichtung dieser Teuerungszulagen an die Destinatäre vom Arbeitgeber getragen werden. Von den Rückstellungen wurden für das Jahr 2004 CHF 32,3 Mio. in Anspruch genommen. Das Parlament hat am 18. Dezember 2004 die Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Pensionskasse des Bundes (dringliche Massnahmen) genehmigt. Die bisher geltende Garantie der Teuerungsanpassung von 50 Prozent auf den Renten wurde gestrichen. Inskünftig richtet sich die Teuerungsanpassung nach den verfügbaren Vermögenserträgen der Pensionskasse. Die bisherige Gleichstellung von Angestellten, die vor Verselbstständigung der Bundesunternehmen in Pension gegangen sind, mit den Rentnerinnen und Rentnern der Bundesverwaltung wurde ebenfalls aufgehoben. Der Saldo der Rückstellung wurde in die FER 16 Personalvorsorgerückstellung umgebucht.

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

Parameter Personalvorsorgerückstellung	2004	2003
Abzinsfaktor	4,0 %	4,0 %
Lohnentwicklung	2,0 %	2,0 %
Rentenentwicklung bis 31.12.2005	1,0 %	1,0 %
Rentenentwicklung ab 1.1.2006	0,5 %	0,5 %
Erwarteter Ertrag auf dem Vermögen	5,0 %	5,0 %

Finanzieller Status Vorsorgeverpflichtungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Vorsorgevermögen	11 544,0	11 464,0
Vorsorgeverpflichtungen	-16 235,0	-15 832,0
Unterdeckung Vorsorgeverpflichtungen	-4 691,0	-4 368,0
Unterschiedsbetrag	-3 567,0	-3 425,0
Passiver Betrag per Stichtag	1 124,0	943,0

Nettopensionskosten p. a.

Mio. CHF	2004	2003
Vorsorgeaufwand (service cost) p. a.	337,0	241,0
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen (PBO)	633,0	620,0
Erwarteter Ertrag auf Vorsorgevermögen	-573,0	-555,0
Arbeitnehmerbeiträge	-170,0	-161,0
Amortisation Unterschiedsbetrag	150,0	132,0
Pensionskosten p. a.	377,0	277,0

31 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Bankverbindlichkeiten	510,0	426,0
Leasingverbindlichkeiten	2 711,2	2 552,2
Hypothekendarlehen	42,8	43,1
Obligationenanleihen	300,0	300,0
Personalkasse	1460,0	1 450,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 024,0	4 771,4

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

Die Zunahme der Leasingverbindlichkeiten beinhaltet die Neuaufnahme von langfristigen Geldern zur Finanzierung neuer Investitionen.

Die Obligationenanleihen bleiben gegenüber dem Vorjahr unverändert. Detailangaben hierzu sind aus Anmerkung 33.6 ersichtlich.

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

32 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	204,7	41,6
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	7 503,5	7 852,3
Andere langfristige Verbindlichkeiten	7 708,1	7 893,9

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Variabel verzinsliche Darlehen	1 916,2	1 831,7
Verzinsliche Darlehen Ausfinanzierung Pensionskasse SBB	0,0	906,8
Verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	1 002,6	880,6
Variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	4 584,7	4 233,2
Total	7 503,5	7 852,3

Im Berichtsjahr erfolgte der vollständige Ausgleich des verzinslichen Darlehens zur Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB von CHF 906,8 Mio. Im gleichen Umfang reduzierte sich auch die Forderung gegenüber dem Aktionär Bund (vgl. Anmerkung 23).

Die Investitionen in Bahn 2000 und die AlpTransit-Zufahrten Lötschberg werden über Darlehen aus den Fonds für Eisenbahngrossprojekte finanziert. Die Zinssätze für die verzinslichen Darlehen bewegen sich zwischen 2,46 und 3,75 %.

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2004	31.12.2003
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		62,9	25,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	31	5 024,0	4 771,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	32	7 708,1	7 893,9
./. langfristige Erlösabgrenzungen ¹		-147,6	0,0
Total Finanzverbindlichkeiten		12 647,6	12 691,0
./. Flüssige Mittel und Wertschriftenanlagen		-1 396,7	-1 246,3
./. Forderungen gegenüber Aktionär betr. PK		0,0	-906,8
Nettoverschuldung		11 250,9	10 537,9
Veränderung gegenüber Vorjahr		713,0	1 202,5

1 Die langfristigen Erlösabgrenzungen wurden auf Grund von Swiss GAAP FER 23 in die langfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert.

Die Nettoverschuldung hat im Berichtsjahr um CHF 713,0 Mio. zugenommen. Die Zunahme begründet sich hauptsächlich in der Mittelaufnahme für die Finanzierung von Infrastruktur beim Bund. Die weitere Zunahme ist im Wesentlichen auf die Neuaufnahme von Mitteln für die Beschaffung von Rollmaterial (Bahn 2000) zurückzuführen.

33 Gesetzliche Angaben**33.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zu Gunsten Dritter**

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Bürgschaften und Garantien	107,7	108,4
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Feste Abnahme- und Finanzierungsverpflichtungen	11,1	12,5
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	104,0	104,0
Übrige	15,6	17,2
Total	368,4	372,1

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

33.2 Verpfändete Aktiven

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Buchwert der verpfändeten Aktiven	13,4	26,5
Total	13,4	26,5

33.3 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen deren Wiederbeschaffungs- oder Neuwert.

33.4 Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Kurzfristige Verbindlichkeiten	0,4	10,9
Total	0,4	10,9

33.5 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Fällig innerhalb eines Jahres	21,1	33,8
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	14,0	19,7
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	10,7	11,9
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,7	7,2
Fällig später als 4 Jahre	2,4	1,1
Total	49,9	73,7

33.6 Obligationenanleihen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
4,375 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 1996 bis 2006	150,0	150,0
3,500 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 1998 bis 2007	50,0	50,0
3,750 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2001 bis 2009	100,0	100,0
Total	300,0	300,0

34 Nahestehende Personen

Der Bund hält 100% der Aktien der SBB AG. Der SBB Konzern hat im Berichtsjahr Abgeltungen im Umfang von CHF 1745,4 Mio. von seinem Aktionär erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2004	2003
Abschreibung Infrastruktur	833,0	864,4
Betriebsbeitrag Infrastruktur	498,5	466,2
Vorteilsanrechnung ZVV	-33,0	-33,0
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	332,1	323,0
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur	101,8	93,4
Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr	13,0	18,7
Total	1 745,4	1 732,7

Betreffend Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund sei auf die Aufstellung in Anmerkung 32 verwiesen.

35 Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Verpflichtungen aus den US-Lease-Transaktionen wurden verschiedene Anlagen mit festen Verfallwerten im Wert von USD 351,3 Mio. getätigt. Diesen Anlagen stehen Contingent Liabilities im entsprechenden Gegenwert gegenüber. Die Bewertung erfolgte im Berichtsjahr neu Marked-to-Market in USD.

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

Mio. CHF	Kontraktwerte	31.12.2004		Kontraktwerte	31.12.2003	
		Wiederbeschaffungswerte positiv	Wiederbeschaffungswerte negativ		Wiederbeschaffungswerte positiv	Wiederbeschaffungswerte negativ
Währungen	225,7	8,3	0,0	186,7	15,0	0,1
Zinsen	370,0	0,1	2,9	100,0	0,0	0,0
	595,7	8,4	3,0	286,7	15,0	0,1

36 Segmentberichterstattung

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

Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 132 und 133.

Ausgleichszahlung Infrastruktur

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

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

Die Ausgleichszahlung zu Gunsten der Division Infrastruktur beträgt für das Geschäftsjahr 2004 CHF 160,0 Mio. und wird durch den Bereich Immobilien (CHF 74,0 Mio.) und die Zentralbereiche (CHF 86,0 Mio.) geleistet. Die Ausgleichszahlung der Zentralbereiche von CHF 86,0 Mio. entspricht den Zinseinnahmen auf dem Fremdkapital aus der Eröffnungsbilanz, welche der Bereich Immobilien an die Zentralbereiche entrichtet. Damit die Transparenz, Aussagekraft und Vergleichbarkeit der Segmentinformationen gewährleistet ist, wird die Ausgleichszahlung in der «Bottom line» separat ausgewiesen.

Segmentinformation Konzernerfolgsrechnung SBB: Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien, Zentralbereiche.
Erfolgsrechnungen für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	2004	2003	2004	2003
Betriebsertrag				
Verkehrserträge	2 049,7	1 947,6	1 102,7	1 061,6
Abgeltungen	522,1	505,2	13,0	18,7
Mieterträge Liegenschaften	4,9	5,0	3,2	3,0
Nebenerträge	581,5	493,7	131,0	136,8
Übrige Erträge	81,2	81,0	8,9	14,2
Eigenleistungen	170,6	138,9	67,4	80,3
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	14,3	21,4	0,0	0,0
Ertragsminderungen	-102,4	-107,0	7,6	-31,0
Umlage Zentralbereiche	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Betriebsertrag	3 321,9	3 085,7	1 333,9	1 283,6
Betriebsaufwand				
Materialaufwand	-236,6	-227,0	-124,2	-135,6
Personalaufwand ¹	-1 301,1	-1 258,2	-536,5	-520,5
Sonstiger Betriebsaufwand	-1 168,1	-1 030,2	-578,5	-529,4
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	-362,2	-312,4	-77,5	-91,4
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-20,3	-48,8	-1,5	-8,3
Umlage Zentralbereiche	-41,7	-43,6	-19,5	-21,0
Total Betriebsaufwand	-3 130,0	-2 920,2	-1 337,7	-1 306,2
Betriebsergebnis	191,9	165,5	-3,8	-22,6
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	2,7	0,9	2,4	2,3
Ausserordentlicher Ertrag	0,0	0,0	0,0	1,1
Ausserordentlicher Aufwand	0,0	0,0	0,0	0,0
Chance	0,0	0,0	0,0	0,0
EBIT	194,6	166,4	-1,4	-19,2
Finanzertrag	25,7	18,5	5,9	2,7
Finanzaufwand	-56,7	-62,8	-2,2	-1,8
Umlage Zentralbereiche	-11,2	-30,2	-5,2	-14,6
Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen	152,4	91,9	-2,9	-32,9
Steuern	0,1	-0,1	-0,5	-1,1
Ausgleichszahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Minderheitsanteile	-0,3	1,6	0,6	0,9
Konzerngewinn	152,2	93,4	-2,8	-33,1

¹ Inkl. CHF 150,0 Mio. (Vorjahr 132,0 Mio.) Zuweisung Rückstellung FER 16.

	Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
	585,0	579,4	0,0	0,0	0,0	0,3	-688,8	-683,3	3 048,6	2 905,5
	101,8	93,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	636,9	617,3
	2,3	1,2	427,7	419,7	1,1	1,1	-144,5	-142,3	294,5	287,6
	592,4	599,9	106,2	67,0	368,5	345,9	-822,9	-889,0	956,7	754,2
	9,9	22,3	16,7	3,3	12,6	10,6	-30,3	-23,0	99,0	108,4
	444,7	350,5	3,4	2,1	4,2	4,3	36,9	26,3	727,3	602,5
	1 317,2	1 311,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 331,5	1 332,6
	-9,8	-3,8	-0,9	-0,2	-0,7	0,2	20,3	23,7	-85,9	-118,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	110,0	114,1	-110,0	-114,1	0,0	0,0
	3 043,5	2 954,1	553,1	491,9	495,6	476,4	-1 739,5	-1 801,7	7 008,6	6 490,1
	-191,4	-163,1	-5,1	-4,0	-0,6	-1,7	30,5	52,7	-527,5	-478,7
	-1 061,1	-1 040,9	-85,7	-83,2	-318,0	-280,7	77,2	64,6	-3 225,2	-3 119,0
	-858,1	-940,3	-160,9	-138,8	-286,3	-277,1	1 491,8	1 565,6	-1 560,0	-1 350,2
	-432,2	-673,5	-96,3	-97,9	-16,6	-30,8	0,2	5,2	-984,7	-1 200,8
	-543,2	-203,6	-55,9	-35,1	-17,5	-3,8	28,4	3,5	-610,0	-296,1
	-43,9	-44,6	-4,9	-5,0	0,0	0,0	110,0	114,1	0,0	0,0
	-3 129,9	-3 065,9	-408,9	-364,0	-639,1	-594,1	1 738,1	1 805,7	-6 907,5	-6 444,8
	-86,4	-111,8	144,3	127,9	-143,4	-117,7	-1,4	4,0	101,1	45,3
	-2,5	8,8	40,3	33,7	0,0	93,8	-0,2	-0,6	42,7	138,9
	0,0	38,4	0,0	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0	42,4
	0,0	0,0	0,0	-9,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-9,5
	-5,9	-5,2	0,0	0,0	-19,0	-12,0	0,0	0,0	-24,9	-17,3
	-94,9	-69,9	184,6	152,1	-162,4	-33,0	-1,6	3,4	118,9	199,8
	14,0	12,4	1,1	1,3	200,1	198,6	-160,5	-164,6	86,2	68,9
	-22,4	-21,9	-90,8	-101,8	-143,7	-180,6	160,7	164,6	-155,0	-204,4
	-11,8	-31,1	-1,3	-3,5	29,6	79,3	0,0	0,0	0,0	0,0
	-115,1	-110,5	93,6	48,1	-76,4	64,3	-1,4	3,4	50,1	64,3
	-0,7	-30,1	-4,3	-8,6	-0,7	-0,6	0,0	0,0	-6,1	-40,5
	160,0	141,0	-74,0	-44,0	-86,0	-97,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	-0,5	-0,1	-0,1	-0,1	-1,1	-1,0	0,0	-0,2	-1,4	1,1
	43,7	0,3	15,2	-4,6	-164,2	-34,3	-1,4	3,2	42,6	24,9

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Aktiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	153,6	196,0	26,4	24,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	238,0	205,3	290,7	206,1
Andere Forderungen	195,0	270,1	174,1	132,7
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	94,1	89,0	39,5	35,9
Aktive Rechnungsabgrenzung	279,3	256,3	56,0	57,8
Total Umlaufvermögen	960,0	1 016,7	586,7	457,1
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	89,7	41,9	12,2	10,1
Sachanlagen	4 317,0	3 820,5	605,6	686,7
Anlagen im Bau	791,2	927,8	261,6	127,3
Immaterielle Anlagen	23,7	28,6	21,0	25,2
Total Anlagevermögen	5 221,5	4 818,8	900,4	849,2
Total Aktiven	6 181,5	5 835,5	1 487,1	1 306,3

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB		
31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2003
44,1	11,1	14,2	11,7	567,5	361,5	0,0	0,0	805,7	604,9	
239,4	291,9	41,4	26,9	127,1	81,4	-389,7	-253,9	546,8	557,8	
108,6	160,5	16,9	11,5	520,0	608,3	-853,7	-943,8	160,8	239,3	
160,6	157,0	3,0	2,4	0,2	0,2	-5,8	-2,5	291,6	281,9	
56,6	119,4	5,8	39,6	32,1	60,1	-35,2	-168,9	394,6	364,2	
609,3	739,9	81,3	92,0	1 246,8	1 111,5	-1 284,4	-1 369,1	2 199,5	2 048,1	
54,9	54,6	18,1	13,4	6 060,0	6 791,5	-4 891,6	-4 636,3	1 343,2	2 275,2	
11 876,6	10 722,4	2 716,9	2 661,6	4,3	3,0	0,0	0,0	19 520,5	17 894,2	
3 932,4	4 927,0	366,6	339,7	5,7	30,1	0,0	0,0	5 357,5	6 351,9	
120,7	126,8	4,4	5,8	46,4	23,4	-0,5	-0,6	215,7	209,2	
15 984,5	15 830,9	3 106,0	3 020,5	6 116,4	6 848,0	-4 892,1	-4 636,9	26 436,9	26 730,5	
16 593,8	16 570,8	3 187,3	3 112,5	7 363,2	7 959,5	-6 176,5	-6 006,0	28 636,4	28 778,6	

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Passiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Fremdkapital				
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	70,8	158,0	269,6	185,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	408,2	242,9	149,4	146,6
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	51,1	43,4	23,3	22,2
Passive Rechnungsabgrenzung	847,3	745,1	115,3	59,2
Kurzfristige Rückstellungen	101,8	115,7	42,7	52,4
Total kurzfristiges Fremdkapital	1 479,2	1 305,1	600,3	466,2
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	53,0	18,4	0,5	0,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten	1 730,4	1 688,7	146,7	39,6
Langfristige Rückstellungen	67,2	123,8	15,9	74,2
Latente Steuern ¹	0,0	0,3	0,0	0,0
Total langfristiges Fremdkapital	1 850,7	1 831,2	163,0	114,3
Total Fremdkapital	3 329,8	3 136,3	763,3	580,5
Eigenkapital				
Gesellschaftskapital	1 710,0	1 710,0	723,0	670,0
Kapitalreserven	600,2	600,2	2,2	2,2
Gewinnreserven	379,3	285,9	1,4	87,1
Konzerngewinn	152,2	93,4	-2,8	-33,1
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile	2 841,7	2 689,5	723,8	726,2
Minderheitsanteile	10,0	9,7	0,0	-0,4
Total Eigenkapital	2 851,7	2 699,2	723,8	725,8
Total Passiven	6 181,5	5 835,5	1 487,1	1 306,3

¹ Mit dem In-Kraft-Treten des Swiss GAAP FER 23 wurden die latenten Steuern in die langfristigen Rückstellungen umgegliedert.

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB		
31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2003
47,9	149,6	169,4	164,7	359,0	311,2	-853,8	-943,7	62,9	25,7	
403,1	352,5	78,4	50,8	51,7	62,4	-364,2	-233,2	726,6	621,9	
10,9	2,4	7,4	2,5	33,5	38,3	0,0	0,0	126,2	108,8	
167,5	126,8	27,8	46,3	82,2	136,4	-65,8	-192,0	1 174,4	922,0	
78,5	100,7	2,6	13,4	134,2	53,1	0,0	0,0	359,8	335,3	
708,0	732,0	285,5	277,8	660,6	601,5	-1 283,8	-1 368,9	2 449,9	2 013,7	
430,0	451,0	34,2	41,1	4 506,4	4 260,5	0,0	0,0	5 024,0	4 771,4	
7 509,6	6 916,6	2 231,2	2 158,8	72,2	909,5	-3 981,9	-3 819,4	7 708,1	7 893,9	
330,9	900,8	8,5	20,5	1 306,5	1 299,8	-2,8	-4,0	1 726,2	2 415,1	
0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	1,9	
8 270,5	8 269,9	2 273,8	2 220,4	5 885,1	6 469,9	-3 984,7	-3 823,4	14 458,3	15 082,3	
8 978,5	9 001,9	2 559,4	2 498,2	6 545,7	7 071,4	-5 268,5	-5 192,3	16 908,2	17 096,0	
6 530,0	6 530,0	500,0	500,0	260,0	260,0	-723,0	-670,0	9 000,0	9 000,0	
540,6	540,6	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1	2 069,1	
488,7	488,4	-10,9	-6,2	-84,1	-142,4	-183,6	-146,9	590,8	565,9	
43,7	0,3	15,2	-4,6	-164,2	-34,3	-1,4	3,2	42,6	24,9	
7 602,9	7 559,3	627,9	612,8	814,2	885,8	-908,0	-813,7	11 702,5	11 659,9	
12,3	9,6	0,0	1,5	3,3	2,3	0,0	0,0	25,7	22,7	
7 615,3	7 568,9	627,9	614,3	817,5	888,1	-908,0	-813,7	11 728,2	11 682,6	
16 593,8	16 570,8	3 187,3	3 112,5	7 363,2	7 959,5	-6 176,5	-6 006,0	28 636,4	28 778,6	

Beteiligungsverzeichnis SBB. Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2004	Beteiligung SBB % 31.12.2003	Seg
Kraftwerke						
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Lagerhäuser und Umschlagsanlagen						
Umschlags AG, Basel	CHF	6,00	2,12	35,33	35,33	E Z
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	25,00	E I
Liegenschaften und Parking						
Immobilien-gesellschaft Casa Nostra AG, Bern	CHF	0,05	0,05	100,00	100,00	V Z
Parking Simplon-Gare SA Lausanne, Lausanne	CHF	2,20	0,00	0,00	50,05	V IM
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Frigosuisse Immobilien AG, Basel	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31	E IM
cevanova AG, Bern	CHF	6,00	2,00	33,33	33,33	E IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	31,25	E IM
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E IM
I.B.O. Immobilien-gesellschaft Bahnhof Ost AG, Basel	CHF	3,00	0,60	20,00	20,00	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM
Transporte und Spedition						
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.L., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo S.r.L., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Singen	EUR	0,25	0,25	100,00	75,00	V G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	51,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Köln	EUR	1,50	1,50	100,00	51,00	V G
FS Railfreight S.r.L., Roma	EUR	0,09	0,00	0,00	50,00	E Z
RAIpin AG, Bern	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E G
Reiseverkehr und Tourismus						
SBB GmbH, Lörrach	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG,						
Romanshorn	CHF	4,60	4,48	97,39	97,39	V P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
EuroThurbo GmbH, Konstanz	EUR	0,05	0,05	100,00	90,00	V P
RegionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00	V P
Sensetalbahn AG, Laupen	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Cisalpino SA, Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	E P
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	0,00	E P
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00	E P
SwissAccessGroup AG, St. Gallen	CHF	0,40	0,00	0,00	25,00	E P

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2004	Beteiligung SBB % 31.12.2003	Seg
Diverses						
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
elvetino management AG, Zürich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	0,00	V I
RailLink AG, Bern	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00	V P
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V Z
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I

Erfassung

Seg = Segment

V = Voll konsolidiert

E = Mittels Equity-Methode erfasst

P = Personenverkehr

G = Güterverkehr

I = Infrastruktur

IM = Immobilien

Z = Zentralbereiche

Bericht des Konzernprüfers.

An die Generalversammlung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern. Als Konzernprüfer haben wir die konsolidierte Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Mittelflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang) der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2004 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

Wir empfehlen, die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen.

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

Bern, 8. März 2005

Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Mandatsleiter)

Rudolf Mahnig

dipl. Wirtschaftsprüfer

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2004	2003
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	2 180,7	2 092,0
Abgeltungen	2	518,5	522,6
Mieterträge Liegenschaften	3	307,7	296,4
Nebenerträge	4	1 002,7	935,1
Übrige Erträge		38,7	53,0
Eigenleistungen	5	646,8	591,3
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	6	1 331,5	1 327,0
Ertragsminderungen		-89,3	-86,1
Total Betriebsertrag		5 937,3	5 731,3
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	7	-398,7	-458,4
Personalaufwand	8	-2 417,5	-2 459,7
Sonstiger Betriebsaufwand	9	-1 415,9	-1 265,7
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	10	-880,6	-1 103,3
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	11	-608,8	-289,2
Total Betriebsaufwand		-5 721,5	-5 576,3
Betriebsergebnis vor Zuweisung Rückstellung FER 16		215,8	155,0
Personalvorsorge FER 16	12	-150,0	-132,0
Betriebsergebnis nach Zuweisung Rückstellung FER 16		65,8	23,0
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	13	40,6	126,4
Ausserordentlicher Ertrag		0,0	41,3
Ausserordentlicher Aufwand		0,0	-9,5
Projekt «Chance»	14	-24,9	-17,3
EBIT		81,5	163,9
Finanzertrag	15	93,1	81,5
Finanzaufwand	16	-141,7	-184,3
Gewinn vor Steuern		32,9	61,1
Steuern	17	-4,2	-38,3
Jahresgewinn	18	28,7	22,8

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Jahresrechnung.

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2004	31.12.2003
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	19	683,5	512,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	415,2	475,3
Andere Forderungen		379,7	298,0
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	21	254,6	281,4
Aktive Rechnungsabgrenzungen		335,9	318,2
Total Umlaufvermögen		2 068,9	1 885,4
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	22	2 607,5	3 333,5
Sachanlagen	23	18 446,3	16 479,6
Anlagen im Bau	23	4 952,2	6 020,4
Immaterielle Anlagen	24	187,7	175,1
Total Anlagevermögen		26 193,8	26 008,6
Total Aktiven		28 262,7	27 894,0

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Jahresrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2004	31.12.2003
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	25	179,3	56,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26	698,3	522,4
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		94,7	84,0
Passive Rechnungsabgrenzungen	27	1 056,3	876,6
Kurzfristige Rückstellungen	28	307,4	280,1
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 336,0	1 819,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	4 540,6	4 294,7
Andere langfristige Verbindlichkeiten	30	7 664,0	7 848,2
Langfristige Rückstellungen	28	2 098,3	2 336,9
Total langfristiges Fremdkapital		14 302,8	14 479,8
Total Fremdkapital		16 638,8	16 298,9
Eigenkapital			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven		2 000,0	2 000,0
Reserve EBG 64	31	519,1	532,7
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		76,1	39,6
Jahresgewinn		28,7	22,8
Total Eigenkapital		11 623,9	11 595,1
Total Passiven		28 262,7	27 894,0

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Jahresrechnung.

Mittelflussrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	2004	2003
Jahresgewinn	28,7	22,8
Abschreibungen auf Sach-, Finanz-, immat. Anlagen	880,6	1 103,3
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	485,2	289,2
Veränderung Langfristige Erlösabgrenzungen ¹	-11,0	0,0
Veränderung Langfristige Rückstellungen	134,1	28,8
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	-40,6	-126,4
Aktivierte Eigenleistungen	-413,3	-367,1
Cashflow	1 063,7	950,6
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18,1	3,4
Veränderung Warenvorräte und angefangene Arbeiten	52,5	-22,1
Veränderung Übriges Umlaufvermögen	-124,5	-130,1
Veränderung Kurzfristige Verbindlichkeiten	175,4	-112,5
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	1 185,2	689,3
Mittelveränderung Abgang G-SR (Vorjahr Fusion BLI)	-6,7	1,8
Investitionen Finanzanlagen	-228,8	-280,0
Desinvestitionen Finanzanlagen	184,1	151,9
Investitionen in Anlagen im Bau und Sachanlagen	-1 863,6	-1 937,0
Desinvestitionen Sachanlagen	26,4	52,8
Investitionen in immaterielle Anlagen	0,0	-4,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1 888,6	-2 014,5
Veränderung Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	123,3	52,8
Veränderung Langfristige Finanzverbindlichkeiten	209,2	299,5
Veränderung Andere langfristige Verbindlichkeiten	541,9	648,8
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	874,4	1 001,1
Mittelveränderung insgesamt	171,0	-324,1
Flüssige Mittel per 1. Januar	512,5	836,6
Flüssige Mittel per 31. Dezember	683,5	512,5
Veränderung Flüssige Mittel	171,0	-324,1

¹ Die langfristigen Erlösabgrenzungen wurden auf Grund von Swiss GAAP FER 23 in die langfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert und sind deshalb neu zu eliminieren.

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG. Anmerkungen zur Jahresrechnung.

0 Allgemeine Anmerkungen

0.1 SBB AG

Die SBB AG umfasst die Bereiche Personenverkehr, Infrastruktur, Immobilien und die Zentralbereiche. Im Jahr 2001 wurde der Bereich Güterverkehr in die rechtlich selbstständige Tochtergesellschaft SBB Cargo AG ausgelagert. Im Berichtsjahr erfolgte nun die Integration des Bereichs Rollmaterialservice des Güterverkehrs (G-SR) in die SBB Cargo AG, welcher bisher Bestandteil der SBB AG war.

Mit der Akquisition und Neugründung von regional verankerten Tochtergesellschaften (RegionAlps SA, SBB GmbH und EuroThurbo GmbH) können vermehrt spezifische Verkehrs- und übrige Leistungen an diese ausgelagert werden.

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

0.2 Steuern

Das Bundesgericht (BG) hat mit Urteil vom 23. Dezember 2003 die subjektive Steuerpflicht der SBB AG in den Kantonen und den Gemeinden in Bezug auf die so genannt nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften festgesetzt. Auf Grund dieses Bundesgerichtsentscheidendes ergibt sich ein Abgrenzungsbedarf hinsichtlich der Gewinn- und Kapitalsteuer sowie der Grundstückgewinnsteuer, für welche auf Grund des heutigen Kenntnisstandes eine entsprechende passive Rechnungsabgrenzung bilanziert ist.

0.3 Vorsorgeverpflichtungen

FER 16 regelt die Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen aus Vorsorgeverpflichtungen unabhängig von der rechtlichen Ausgestaltung der Vorsorgepläne und -einrichtungen. Diese wirtschaftliche Betrachtungsweise erfordert das Erfassen von Personalvorsorgeeinrichtungen in der Jahresrechnung, obwohl sich im juristischen Sinne daraus weder ein Guthaben noch eine Verpflichtung ergeben. Aktiven und Verpflichtungen aus Vorsorgeeinrichtungen werden periodisch neu bewertet. Bei der SBB werden die FER-16-Berechnungen jährlich durch die LCP Libera AG durchgeführt. Dabei wird die «Projected Unit Credit»-Methode angewendet. Die projizierten Vorsorgeverpflichtungen («Projected Benefit Obligations» – PBO) der aktiven Versicherten entsprechen dem Barwert der am Stichtag erworbenen Vorsorgeleistungen unter Einrechnung der angenommenen künftigen Lohn- und Rentenerhöhungen sowie der Austrittswahrscheinlichkeiten. Die Vorsorgeverpflichtungen der Rentenbezügerinnen und -bezüger ergeben sich als Barwert der laufenden Renten unter Berücksichtigung der angenommenen künftigen Rentenerhöhungen. Die gesamte Verpflichtung wird mit dem zum Verkehrswert ermittelten Vermögen verglichen. Ergibt sich eine Unterdeckung, wird mindestens der Passive Betrag (Fortschreibung des Betrages vom Vorjahr) ausgewiesen. Übersteigt der Unterschiedsbetrag (Differenz zwischen dem Passiven Betrag und der eigentlichen Unterdeckung) den von FER 16 vorgesehenen Korridor (höherer Betrag von 10% des Vorsorgevermögens oder 10% der Vorsorgeverpflichtung), wird der Unterschiedsbetrag über eine durchschnittliche Verbleibszeit der Versicherten (im Falle der SBB 14 Jahre – Vorjahr 15 Jahre) amortisiert und somit erfolgswirksam erfasst.

0.4 Umweltaltlasten

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

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2004	2003
Personenverkehr	1 804,7	1 755,1
Betriebsleistungen	193,5	162,4
Infrastruktur	182,5	174,5
Verkehrserträge	2 180,7	2 092,0

Die Verkehrserträge konnten im Berichtsjahr um 4,2% oder CHF 88,7 Mio. auf CHF 2180,7 Mio. gesteigert werden, dies trotz Abtretungen einzelner Regionalverkehre an Tochtergesellschaften.

Im Personenverkehr ergab sich die Steigerung hauptsächlich durch die gestiegene Nachfrage nach General- und Jahresabonnements und die höheren Umsätze beim Normaltarif (1. Klasse).

Ebenfalls einen markanten Zuwachs verzeichneten die Betriebsleistungen an Tochtergesellschaften und andere Bahnen.

Durch den Open Access im Güterverkehr konnten vermehrt Trassen an Dritte verkauft werden, was im höheren Ertrag Infrastruktur zum Ausdruck kommt.

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2004	2003
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	269,1	282,1
Kantone	147,6	147,1
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	416,7	429,2
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	41,0	35,6
für übrigen Güterverkehr	60,8	57,8
Total Trassenpreissubventionen	101,8	93,4
Abgeltungen	518,5	522,6

Die Abgeltungen fielen gegenüber dem Vorjahr um CHF 4,1 Mio. oder 0,8% tiefer aus, dies trotz des Ausgleichs für den gestiegenen Vorsteuerkürzungssatz (vgl. Anmerkung 9).

Die Abnahme der Abgeltungen des Bundes im regionalen Personenverkehr ist insbesondere auf die Abtretung von Linien an die Tochtergesellschaften zurückzuführen.

Bei den Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone wird die Vorteilsanrechnung des Bundes zu Gunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 33,0 Mio. in Abzug gebracht, dies auf Grund der vorgeschriebenen Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) (vgl. Anmerkung 6).

Die Trassenpreissubventionen dienen zur Verbilligung der Trassenpreise. Zweck der Verbilligung ist die Förderung der Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene. Von verbilligten Trassenpreisen profitieren nicht nur die SBB Cargo AG, sondern auch andere EVU, welche Trassenleistungen von der SBB Infrastruktur kaufen. Im Berichtsjahr erfolgte durch das BAV eine Erhöhung der Subventionen für den konventionellen Wagenladungsverkehr.

3 Mieterträge Liegenschaften

Der leichte Anstieg bei den Mieterträgen ergab sich hauptsächlich durch die guten Umsätze der RailCity-Bahnhöfe. Dagegen wirkte sich der Angebotsüberhang bei den Büroräumlichkeiten nach wie vor negativ auf die Mietpreise aus.

4 Nebenerträge

Mio. CHF	2004	2003
Detachiertes Personal	3,6	6,8
Dienstleistungen	374,2	284,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	59,7	191,6
Erträge aus Vermietungen	60,3	62,5
Energieverkäufe	91,5	82,4
Geldwechsel	40,4	39,0
Provisionen, Kommissionen	61,5	77,0
Drucksachen- und Materialverkäufe	52,9	51,5
Kostenbeteiligungen, Beiträge	213,4	73,6
Übrige Nebenerträge	45,2	66,0
Nebenerträge	1 002,7	935,1

Die Nebenerträge fielen gegenüber dem Vorjahr um CHF 67,6 Mio. oder 7,2% höher aus.

Der Anstieg der Dienstleistungen Dritter wurde durch die Bruttoverbuchung des Handy-Prepaid-Geschäfts mit CHF 94,2 Mio. beeinflusst. Entsprechend erhöhten sich die übrigen Betriebsaufwendungen um CHF 86,4 Mio. (vgl. Anmerkung 9).

Die Erträge aus Provisionen und Kommissionen beinhalteten bisher die Nettoabrechnung aus dem Handy-Prepaid-Geschäft.

Der starke Rückgang der Wartungs- und Unterhaltsarbeiten ergab sich durch die Ausgliederung des Rollmaterial-Services Güterverkehr (G-SR) zu SBB Cargo AG.

Im Berichtsjahr flossen der Infrastruktur Kostenbeteiligungen Dritter an Investitionsprojekte (Bahn 2000, u.a. Zimmerbergtunnel) von CHF 123,6 Mio. zu. Diese führten im Gegenzug zu entsprechend höheren nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 11).

5 Eigenleistungen

Mio. CHF	2004	2003
Investitionsaufträge	413,3	367,1
Lageraufträge	233,5	224,2
Eigenleistungen	646,8	591,3

Die Zunahme der Eigenleistungen für Investitionsaufträge ergab sich aus Mehrleistungen im Bereich der Infrastruktur.

Die Eigenleistungen für Lageraufträge fielen trotz Wegfalls von Eigenleistungen des G-SR in der Höhe von rund CHF 60 Mio. um CHF 9,3 Mio. höher aus als im Vorjahr. Die Zunahme ist auf den gestiegenen Ersatzteilbedarf für den Rollmaterialunterhalt Personenverkehr und den geänderten Wertefluss der Infrastruktur bei Lagerarbeiten zurückzuführen.

6 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2004	2003
Abschreibung Infrastruktur	833,0	862,7
Betriebsbeitrag Infrastruktur	498,5	464,3
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 331,5	1 327,0

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur fielen gegenüber dem Vorjahr um CHF 4,5 Mio. höher aus. Der Anstieg ist auf den Ausgleich der höheren Vorsteuerminderungen zurückzuführen (vgl. Anmerkung 9). Die Veränderung innerhalb der Rubriken ergab sich im Zusammenhang mit den Entlastungsprogrammen des Bundes (EP03 und EP04).

Der Bund entrichtete an die SBB AG eine Zahlung betreffend Vorteilsanrechnung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 33,0 Mio. Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB AG. Gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wird dieser Betrag in den Leistungen des Bundes für Infrastruktur ausgewiesen und durch Abzug bei den Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone an den ZVV weitergeleitet (vgl. Anmerkung 2).

7 Materialaufwand

Der Materialaufwand liegt um CHF 59,7 Mio. unter dem Vorjahreswert. Mit der Ausgliederung von G-SR entfielen Aufwendungen von rund CHF 120 Mio. Dagegen führten die erhöhten Lagerfertigungen von Ersatzteilen für den Rollmaterialunterhalt des Personenverkehrs (Bahn 2000) und der geänderte Wertefluss in der Lagerfertigung der Infrastruktur zu einem Anstieg des Materialaufwandes.

8 Personalaufwand

Mio. CHF	2004	2003
Lohnaufwand	2 027,5	2 107,8
Sozialversicherungsaufwand	301,8	283,0
Übriger Personalaufwand	88,2	68,9
Personalaufwand	2 417,5	2 459,7

Der Personalaufwand reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 42,2 Mio. oder um 1,7%.

Der Rückgang des Lohnaufwandes ist auf den gegenüber dem Vorjahr um 1441 Vollzeitstellen tieferen durchschnittlichen Personalbestand der SBB AG zurückzuführen. Die Abnahme des Personalbestandes ergab sich insbesondere durch die Auslagerung von G-SR zur SBB Cargo AG.

Trotz tieferem Personalbestand sind die Sozialkosten höher als im Vorjahr. Im Wesentlichen ist der Anstieg auf die zusätzlichen Kosten aus den per 1. Juli 2003 in Kraft getretenen Massnahmen zur Verbesserung der Situation der Pensionskasse SBB zurückzuführen, welche 2004 erstmals für das gesamte Geschäftsjahr erfolgswirksam wurden. Die Massnahmen beinhalten einen Sanierungsbeitrag von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie SBB von je 1,5% auf dem versicherten Lohn an die Pensionskasse SBB sowie die Übernahme der Kosten für Berufsinvalidität durch die SBB.

Der übrige Personalaufwand beinhaltet die Kosten für Aus- und Weiterbildung, Personalrestaurants und seit 2004 auch die Kosten für Berufskleider (bisher Materialaufwand). Im Berichtsjahr ist in dieser Position zusätzlich eine Mitarbeiterbelohnung für die erfolgreiche Einführung von Bahn 2000 enthalten.

9 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2004	2003
Miete von Anlagen	28,4	24,5
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	208,3	206,9
Fahrzeugaufwand	128,7	89,0
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	65,5	71,8
Energie- und Entsorgungsaufwand	189,3	201,8
Verwaltungs- und Informatikaufwand	223,0	204,3
Werbeaufwand	43,5	38,4
Übriger Betriebsaufwand	267,1	175,9
Betriebsleistungsaufwand	191,5	202,2
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen	70,6	50,9
Sonstiger Betriebsaufwand	1 415,9	1 265,7

Der sonstige Betriebsaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 150,2 Mio. oder um 11,9%. Diese Zunahme ergab sich weitgehend aus der Bruttoverbuchung des Handy-Prepaid-Geschäfts (vgl. Anmerkung 4), den höheren Fahrzeugaufwendungen infolge der Auslagerung von G-SR und durch höhere Vorsteuerkürzungen.

Mit der Auslagerung von G-SR werden bisher innerhalb der SBB AG erbrachte Fahrzeugleistungen neu bei SBB Cargo AG eingekauft. Im Vorjahr musste auf Grund eines Bundesgerichtsentscheides i.S. teilweise Steuerpflicht auf so genannt nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften für die Jahre 1999–2003 eine Steuerrückstellung für Grundstückgewinnsteuern zu Lasten der Position «Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren» gebildet werden.

Der Energie- und Entsorgungsaufwand verminderte sich durch die vorteilhafte Situation auf dem Energiemarkt sowie durch die Inanspruchnahme der Energierückstellung für über dem Marktpreis liegende Energiegestehungskosten.

Der Werbeaufwand erhöhte sich durch die Werbekampagnen zum Start von Bahn 2000.

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen Abgeltungen» aufgeführten Aufwendungen sind im Wesentlichen auf die für die öffentlichen Transportunternehmungen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer zurückzuführen. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung bei der SBB AG ab 2004 mit 3,5% (bisher 2,7%) auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

10 Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen

Mio. CHF	2004	2003
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9,7	28,4
Abschreibungen auf Sachanlagen	917,7	871,8
Veränderung Wertberichtigung auf Anlagen im Bau	-144,4	112,5
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	46,7	47,9
Abschreibungen Restbuchwerte auf Anlagenabgängen	50,9	42,7
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	880,6	1 103,3

Der Anstieg der Abschreibungen auf Sachanlagen resultiert aus der Zunahme der Sachanlagen insbesondere durch Investitionen in die Infrastruktur und das Rollmaterial für Bahn 2000.

Durch die erhöhten Abrechnungsvolumen (vor allem Bahn 2000) fielen die Abgänge auf den Anlagen im Bau höher aus als die Zugänge für Neuinvestitionen. Dies hatte zur Folge, dass die Veränderung der Wertberichtigung auf Anlagen im Bau positiv ausfiel und einen Minderaufwand generierte. Dagegen fielen bei Projektabrechnungen die nicht aktivierbaren Anteile unter der Position «Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» an.

Erhöhte Anlageabgänge führten zu einem Anstieg der Abschreibungen von Restbuchwerten.

11 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen

Der Anstieg der nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen ist auf überdurchschnittlich hohe Kostenanteile Dritter für Investitionsprojekte und die höheren Abrechnungsvolumen von Projekten von Bahn 2000 zurückzuführen.

12 Personalvorsorge FER 16

Die Zuweisung an die FER-16-Rückstellung zur Deckung des Unterschiedsbetrages aus der Pensionskassenunterdeckung erhöhte sich auf CHF 150,0 Mio. (Detaillierte Ausführungen zur Personalvorsorge FER 16 sind im Finanzbericht des Konzerns unter Anmerkung 30, Abschnitt «Personalvorsorge», ersichtlich.)

13 Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen

Der Erfolg ergab sich praktisch ausschliesslich aus der Veräusserung von Immobilien. Aus dem Verkauf der letzten Tranche an der Beteiligung TDC Switzerland AG konnte im Vorjahr ein Gewinn von CHF 95,4 Mio. realisiert werden.

14 Projekt «Chance»

Das Projekt «Chance» beinhaltet die Kosten für die Reintegration von Mitarbeitenden, deren Stelle auf Grund von Rationalisierungs- oder Restrukturierungsmassnahmen aufgehoben wurde.

15 Finanzertrag

Mio. CHF	2004	2003
Finanz- und Beteiligungsertrag Dritte	29,7	31,2
Finanz- und Beteiligungsertrag Konzerngesellschaften	21,9	20,9
Finanz- und Beteiligungsertrag assoziierte Gesellschaften	7,1	6,9
Finanzertrag Aktionär	1,1	1,1
Übriger Finanzertrag	33,3	21,4
Finanzertrag	93,1	81,5

16 Finanzaufwand

Mio. CHF	2004	2003
Finanzaufwand Dritte	112,5	121,6
Finanzaufwand Konzerngesellschaften	1,0	0,6
Finanzaufwand assoziierte Gesellschaften	1,0	0,0
Finanzaufwand Aktionär	12,4	55,1
Übriger Finanzaufwand	14,9	7,0
Finanzaufwand	141,7	184,3

Aus der laufenden Reduktion des verzinslichen Darlehens zur Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB ergab sich zum Vorjahr eine um CHF 42,7 Mio. tiefere Zinsbelastung gegenüber dem Aktionär. Weiter führte das allgemein tiefe Zinsniveau trotz höherer Verpflichtungen zu einer Abnahme des Finanzaufwandes gegenüber Dritten.

Die höheren übrigen Finanzerträge und -aufwendungen sind auf Kurserfolge bei der Bewertung von Fremdwährungsbeständen zurückzuführen.

17 Steuern

Gemäss Art. 21 des SBB Gesetzes vom 20. März 1998 ist die SBB AG auch auf kantonaler Ebene steuerbefreit. Mit dem Bundesgerichtsentscheid vom Dezember 2003 i.S. teilweise Steuerpflicht der SBB AG in Kantonen und Gemeinden in Bezug auf die so genannt nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften musste im Vorjahr rückwirkend für die Jahre 1999–2003 eine Steuerrückstellung für Ertrags- und Kapitalsteuern gebildet werden. Für das Berichtsjahr wurden basierend auf den aktuellen Erkenntnissen der laufenden Verhandlungen mit der SSK (Schweizerische Steuerkonferenz) CHF 4,4 Mio. berücksichtigt.

18 Jahresgewinn

Mio. CHF	2004	2003
Jahresgewinn aus abgeltungsberechtigten Sparten gemäss Art. 64 EBG		
Infrastruktur	7,4	-25,0
Regionaler Personenverkehr (RPV)	1,6	8,7
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	19,7	39,1
Jahresgewinn	28,7	22,8

19 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Kassa	20,6	38,7
Post	74,0	34,7
Banken	252,2	418,3
Festgelder	347,6	14,9
Transferkonten	-11,0	5,8
Wertschriften	0,1	0,1
Flüssige Mittel	683,5	512,5

Die Zunahme der flüssigen Mittel ergab sich durch die Aufnahme neuer langfristiger Mittel für die Finanzierung zukünftiger Investitionen.

20 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	403,8	405,9
gegenüber Konzerngesellschaften	62,8	94,6
gegenüber assoziierten Gesellschaften	4,9	11,2
Wertberichtigungen	-56,3	-36,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	415,2	475,3

Der Bestand an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen reduzierte sich durch die Ausgliederung des G-SR zur SBB Cargo AG. Der Anstieg der Wertberichtigungen ergab sich aus Einzelwertberichtigungen und aus den gestiegenen Forderungen gegenüber Reisenden ohne gültigen Fahrausweis.

21 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Warenvorräte	376,6	457,3
Angefangene Arbeiten	23,4	17,7
Wertberichtigungen	-145,4	-193,6
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	254,6	281,4

Die tieferen Warenvorräte und Wertberichtigungen ergaben sich durch die Ausgliederung des G-SR zur SBB Cargo AG.

22 Finanzanlagen

	Wertpapiere des Anlage- vermögens	Beteiligungen	Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	Langfristige Forderungen gegenüber Konzern- gesellschaften	Langfristige Forderungen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Langfristige Forderungen gegenüber Aktionär	Total
Mio. CHF							
Anschaffungswerte							
Stand 1.1.2004	634,2	1 103,4	565,3	316,8	51,8	906,8	3 578,3
Zugänge	3,8	154,1	3,1	177,6	2,4	0,0	341,1
Abgänge	-47,1	-1,8	-24,9	-77,7	-25,6	-906,8	-1 083,9
Umbuchungen	0,0	0,0	19,2	0,0	0,0	0,0	19,2
Stand 31.12.2004	591,0	1 255,6	562,7	416,7	28,7	0,0	2 854,8
Kumulierte Abschreibungen							
Stand 1.1.2004	0,0	-213,2	-25,1	-5,0	-1,5	0,0	-244,8
Zugänge	0,0	-12,3	-0,1	-2,0	-2,1	0,0	-16,4
Abgänge	0,0	6,7	0,0	7,0	0,3	0,0	14,0
Stand 31.12.2004	0,0	-218,7	-25,2	0,0	-3,4	0,0	-247,3
Nettobuchwert 1.1.2004	634,2	890,2	540,2	311,8	50,3	906,8	3 333,5
Nettobuchwert 31.12.2004	591,0	1 036,9	537,5	416,7	25,3	0,0	2 607,5

Die Erträge aus der Vermögensanlage der Gelder für die Rückzahlung der eingegangenen Leasingverbindlichkeiten wurden thesauriert und führten zur Zunahme der Wertpapiere des Anlagevermögens. Die entsprechenden Verbindlichkeiten wurden unter den Passiven bilanziert. Der Abgang ergab sich auf Grund der Fremdwährungsbewertung der Leasingverbindlichkeiten.

Der Zugang auf Beteiligungen beinhaltet massgeblich die Kapitalerhöhungen der SBB Cargo AG, im Zusammenhang mit der Integration des G-SR, und der Cisalpino SA. Weitere Zugänge ergaben sich durch die neuen Beteiligungen Ticino-Lombardia SA (TILO) und Euroswitch AG sowie aus der Übernahme der EuroTurbo AG von der Turbo AG.

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

Mit der Gründung der Pensionskasse SBB im Jahre 1999 vereinbarte die SBB mit dem Bund ein Modell zu deren Ausfinanzierung. Im Berichtsjahr erfolgte der letzte Ausgleich in der Höhe von CHF 906,8 Mio. Mit der Abnahme der Forderung gegenüber dem Aktionär reduzierte sich auch die entsprechende langfristige Verbindlichkeit (vgl. Anmerkung 30, Abschnitt «Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund»).

23 Sachanlagen und Anlagen im Bau

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Anlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Anschaffungswerte								
Stand 1.1.2004	8 202,9	12 660,0	3 857,5	1 450,3	3 414,8	29 585,7	7 278,5	36 864,1
Investitionen	120,6	35,5	0,6	0,3	59,7	216,7	2 310,1	2 526,8
Umbuchung von								
Anlagen im Bau zu Anlagen	563,5	1 954,1	221,9	6,1	72,5	2 818,2	-2 878,1	-60,0
Investitionsförderung	-0,1	-35,3	-10,1	0,0	-2,9	-48,4	48,4	0,0
Abgänge Anlagen	-238,9	-112,2	-64,1	-9,1	-36,8	-461,1	-691,3	-1 152,4
Abgang G-SR zu Cargo	-10,0	-37,2	-120,4	0,0	-22,5	-190,2	-2,7	-192,9
Umbuchungen	0,0	-3,3	2,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2004	8 638,0	14 461,8	3 887,5	1 447,6	3 486,0	31 920,9	6 064,7	37 985,6
davon Leasing	2 180,6					2 180,6		2 180,6
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1.1.2004	-4 480,2	-4 232,6	-2 822,5	-21,8	-1 548,9	-13 106,0	-1 258,1	-14 364,1
Zugänge	-314,4	-411,9	-120,5	0,0	-71,0	-917,7	0,0	-917,7
Abgänge	239,7	101,2	62,9	0,0	20,6	424,3	144,4	568,7
Abgang G-SR zu Cargo	7,7	21,6	85,8	0,0	9,8	124,8	1,2	126,0
Umbuchungen	0,0	0,6	-0,4	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2004	-4 547,2	-4 521,1	-2 794,9	-21,8	-1 589,7	-13 474,6	-1 112,5	-14 587,1
davon Leasing	-765,1					-765,1		-765,1
Nettobuchwert 1.1.2004	3 722,8	8 427,5	1 035,0	1 428,5	1 865,9	16 479,6	6 020,4	22 500,0
Nettobuchwert 31.12.2004	4 090,9	9 940,7	1 092,7	1 425,8	1 896,3	18 446,3	4 952,2	23 398,5
davon Leasing	1 415,6					1 415,6		1 415,6

Die Ausgliederung von G-SR zur SBB Cargo AG führte zu einer Reduktion der Sachanlagen von netto CHF 66,9 Mio. Die Auswirkungen sind im Anlagespiegel explizit ausgewiesen.

Die Zunahme der Sachanlagen ergab sich massgeblich aus dem Bau der Infrastrukturanlagen und der Rollmaterialbeschaffung des Personenverkehrs für Bahn 2000.

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

Die aus den variabel verzinslichen Darlehen für die Finanzierung von Bahn 2000 resultierenden Zinsaufwendungen wurden aktiviert. Im Berichtsjahr beliefen sich die aktivierten Zinsen auf CHF 29,9 Mio. (Vorjahr CHF 26,6 Mio.).

24 Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	Rechte	Software	Goodwill aus Fusion	Total
Anschaffungswerte				
Stand 1.1.2004	107,1	221,8	3,2	332,1
Zugänge	0,0	0,0	0,0	0,0
Abgänge	-0,4	-8,7	0,0	-9,0
Abgang G-SR zu Cargo	0,0	-0,8	0,0	-0,8
Umbuchungen von Anlagen im Bau	1,1	58,8	0,0	60,0
Stand 31.12.2004	107,8	271,2	3,2	382,3
Kumulierte Abschreibungen				
Stand 1.1.2004	-20,0	-135,0	-2,0	-157,0
Zugänge	-4,8	-41,2	-0,6	-46,7
Abgänge	0,0	8,3	0,0	8,3
Abgang G-SR zu Cargo	0,0	0,8	0,0	0,8
Stand 31.12.2004	-24,7	-167,1	-2,7	-194,6
Nettobuchwert 1.1.2004	87,1	86,8	1,2	175,1
Nettobuchwert 31.12.2004	83,0	104,1	0,5	187,7

Die Umbuchungen in der Position «Software» stammen aus den in den Anlagen im Bau geführten EDV-Projekten. Im Berichtsjahr wurde das Konzernprojekt OPUS abgeschlossen.

25 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

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

26 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	596,6	507,6
gegenüber Konzerngesellschaften	97,9	11,9
gegenüber assoziierten Gesellschaften	3,8	2,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	698,3	522,4

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten ergab sich weitgehend aus Rollmaterialbeschaffungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften erhöhten sich infolge der Ausgliederung von G-SR.

27 Passive Rechnungsabgrenzungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Abgrenzung Fahrausweise	413,1	370,8
Abgrenzung Zinsaufwendungen	41,3	42,7
Übrige Abgrenzungen	601,9	463,1
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 056,3	876,6

Die Abgrenzung der Fahrausweise umfasst insbesondere General-, Halbtax- und Streckenabonnemente. Die höhere Abgrenzung Fahrausweise ergab sich durch die markant gestiegenen Abonnementsverkäufe im Vorfeld zur Preiserhöhung auf den 12. Dezember 2004. Aus der Umsetzung des neuen Standards Swiss GAAP FER 23 mussten ferner bisher als Rückstellungen geführte Positionen in die passiven Rechnungsabgrenzungen umgegliedert werden.

28 Rückstellungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Kurzfristige Rückstellungen	307,4	280,1
Langfristige Rückstellungen	2 098,3	2 336,9
Rückstellungen	2 405,7	2 617,0

Mio. CHF	Vorsorge- verpflichtun- gen FER 16	Teuerung Rentner	Umwelt- altlasten	Sanierung Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruktu- rierung	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 31.12.2003	965,0	156,3	89,1	675,9	121,8	0,0	609,0	2 617,0
Umgliederungen aus FER 23	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,5	-233,6	-216,1
Bestand 1.1.2004	965,0	156,3	89,1	675,9	121,8	17,5	375,3	2 400,9
Bildung	150,0	0,0	0,0	0,0	9,7	4,9	77,1	241,7
Inanspruchnahme	0,0	-32,3	-5,8	-22,4	-19,3	-2,1	-76,6	-158,4
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-65,5	-65,6
Abgang G-SR zu Cargo	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,8	0,0	-9,2	-12,9
Umbuchung	124,0	-124,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bestand 31.12.2004	1 239,0	0,0	83,3	653,5	108,5	20,3	301,1	2 405,7

Auf Grund der per 1. Januar 2004 in Kraft getretenen Richtlinie Swiss GAAP FER 23 wurden die Rückstellungen analysiert und gemäss dem neuen Standard teilweise in andere Positionen der Passiven umgebucht (siehe Umgliederung aus FER 23 im Rückstellungsspiegel). Die bisher als Rückstellung ausgewiesenen Erlösabgrenzungen für Kabelverlegerechte und aus ICN-Leasing haben keinen Rückstellungscharakter und mussten daher in die anderen langfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert werden. Weitere Umgliederungen erfolgten in die passiven Rechnungsabgrenzungen.

Erläuterungen zur Rückstellung für Personalvorsorge FER 16 sowie zur Teuerung Renten können dem Konzernbericht entnommen werden. Die im Abschluss der SBB AG ausgewiesene Rückstellung von CHF 1239,0 Mio. ist identisch mit der Rückstellung in der Konzernrechnung (vgl. auch Anmerkung 0.3 «Vorsorgeverpflichtungen»).

Im Berichtsjahr sind die Arbeiten zur Sanierung von Umweltaltlasten weitergeführt worden. Die Kosten aus diesen Arbeiten wurden der Rückstellung belastet. Weitere Erläuterungen zu den Umweltaltlasten sind in Anmerkung 0.4 enthalten.

Die Energierückstellung dient zur Reduktion der über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten. Der Rückstellung wurden im Berichtsjahr CHF 22,4 Mio. belastet.

Die Ferien- und Überzeitguthaben konnten gegenüber dem Vorjahr um CHF 9,6 Mio. reduziert werden. Der Abbau erfolgte hauptsächlich durch Kompensation. In Einzelfällen wurden Überzeitguthaben ausbezahlt.

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

29 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Bankverbindlichkeiten	340,0	258,2
Leasingverbindlichkeiten	2 706,4	2 552,2
Hypothekarverbindlichkeiten	34,2	34,2
Personalkasse	1 460,0	1 450,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	4 540,6	4 294,7

Die langfristigen Bankverbindlichkeiten erhöhten sich durch die Refinanzierung von gewährten Darlehen an Tochtergesellschaften. Zur Finanzierung von Investitionen wurden weitere langfristige Mittel über Leasingtransaktionen aufgenommen. Aus der Fusion mit der Bahnhof Luzern Immobilien AG im Jahr 2003 sind Hypothekarverbindlichkeiten in der Höhe von CHF 34,2 Mio. an die SBB AG übergegangen. Die Verpflichtung gegenüber der Personalkasse beinhaltet Sparguthaben der aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden bei der SBB.

30 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	170,6	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	7 493,4	7 848,2
Andere langfristige Verbindlichkeiten	7 664,0	7 848,2

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten enthalten langfristige Erlösabgrenzungen für Kabelverlegerechte und Verpflichtungen aus ICN-Leasing. Diese Positionen wurden bisher in den Rückstellungen bilanziert und mussten mit In-Kraft-Treten des Standards Swiss GAAP FER 23 in die Verbindlichkeiten umgebucht werden.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Variabel verzinsliche Darlehen	1 906,1	1 827,6
Verzinsliche Darlehen Ausfinanzierung Pensionskasse SBB	0,0	906,8
Verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	1 002,6	880,6
Variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	4 584,7	4 233,2
Total	7 493,4	7 848,2

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund haben im Berichtsjahr um CHF 354,8 Mio. abgenommen. Die Abnahme resultiert aus der Reduktion der Verpflichtung für die Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB von CHF 906,8 Mio. (vgl. Anmerkung 22) und aus der Erhöhung der Darlehen um CHF 552,0 Mio. Die neuen Mittel dienen zur Finanzierung von Bahn 2000 und der AlpTransit-Zufahrten sowie zur Deckung des Grundbedarfs der Infrastrukturinvestitionen.

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2004	31.12.2003
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		179,3	56,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	4 540,6	4 294,7
Andere langfristige Verbindlichkeiten	30	7 664,0	7 848,2
./. langfristige Erlösabgrenzungen ¹		-147,6	0,0
Total Finanzverbindlichkeiten		12 236,2	12 198,9
./. Flüssige Mittel und Wertschriftenanlagen		-1 274,5	-1 146,7
./. Forderungen gegenüber Aktionär betr. PK		0,0	-906,8
Nettoverschuldung		10 961,8	10 145,4
Veränderung gegenüber Vorjahr		816,3	1 374,8

1 Die langfristigen Erlösabgrenzungen wurden auf Grund von FER 23 in die langfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert.

Im Berichtsjahr erhöhte sich die Nettoverschuldung um CHF 816,3 Mio. Die Zunahme ergab sich insbesondere durch die Mittelaufnahme für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen beim Bund. Die Anschaffung von neuem Rollmaterial konnte nur zu einem Teil über die selbst erarbeiteten Mittel finanziert werden und musste durch die Aufnahme neuer Leasingverbindlichkeiten gedeckt werden.

31 Bilanzgewinn

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Gewinnvortrag		
nach Art. 64 EBG zweckgebunden	0,0	0,0
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	76,1	39,6
Total Gewinnvortrag	76,1	39,6
Jahresgewinn		
nach Art. 64 EBG zweckgebunden	9,0	-16,3
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	19,7	39,1
Total Jahresgewinn	28,7	22,8
Total Bilanzgewinn vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG	104,8	62,4

32 Gesetzliche Angaben

32.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zu Gunsten Dritter

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Bürgschaften und Garantien	207,5	303,4
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Feste Abnahme- und Finanzierungsverpflichtungen	10,2	14,7
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Total	494,9	595,3

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

32.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen deren Wiederbeschaffungs- oder Neuwerten.

32.3 Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Kurzfristige Verbindlichkeiten	0,0	10,3
Total	0,0	10,3

32.4 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Fällig innerhalb eines Jahres	17,1	26,2
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	10,4	13,0
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	7,6	5,6
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,7	1,5
Fällig später als 4 Jahre	2,4	0,1
Total	39,1	46,4

Die SBB AG hat wesentliche EDV-Leistungen (Rechenzentrum / Hardware / Software / Wartung und Service) an Dritte ausgelagert.

32.5 Wesentliche Beteiligungen

Wir verweisen auf die Aufstellung der Konzern- und assoziierten Gesellschaften auf den Seiten 132 und 133 des Anhangs zur Konzernrechnung.

33 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Keine.

Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzgewinnes.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2004 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31.12.2004	31.12.2003
Jahresgewinn	28,7	22,8
Gewinnvortrag Vorjahr	76,1	39,6
Bilanzgewinn vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG	104,8	62,4
Zuweisung / Deckung Jahresergebnis aus abgeltungsberechtigten Sparten an bzw. aus Reserve gemäss Art. 64 EBG		
– Personenverkehr	–1,6	–8,7
– Personenverkehr (Brünig) aus den Jahren 2000–2002	0,0	–2,6
– Infrastruktur	–7,4	25,0
Auflösung Anteil Brünig (Einbringung in die Zentralbahn AG)	9,9	0,0
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	105,7	76,1
Vortrag auf neue Rechnung	105,7	76,1

Bericht der Revisionsstelle.

An die Generalversammlung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern. Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Mittelflussrechnung und Anhang) der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2004 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

Gemäss unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER. Ferner entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung per 31. Dezember 2004 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes (EBG) geprüft und mit Bericht vom 4. März 2005 genehmigt.

Bern, 8. März 2005

Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Mandatsleiter)

Rudolf Mahnig

dipl. Wirtschaftsprüfer

Von	Nach	Aarau	Baar	Baden	Basel SBB	Bellinzona	Bern	Biel/Bienne	Brig	Brugg AG	Burgdorf	Chur	Delémont	Frauenfeld	Fribourg	Genève	Interlaken Ost	Konstanz	La Chaux-de-Fonds	Langenthal	Lausanne	Liestal	Lugano	Luzern	Montreux	Neuchâtel	Nyon	Oltén	Palézieux	Romanshorn	Schaffhausen	Sion	Solothurn	St. Gallen	Sursee	Thun	Winterthur	Zofingen	Zug	Zürich Flughafen	Zürich HB	Von	Nach
Aarau			0:58 (1:11)	0:23 (0:20)	0:35 (0:34)	3:04 (3:09)	0:41 (0:57)	0:44 (0:58)	2:24 (2:46)	0:13 (0:12)	0:51 (0:40)	1:52 (2:18)	1:24 (1:24)	1:14 (1:23)	1:07 (1:25)	2:18 (2:31)	1:50 (2:06)	1:56 (2:15)	1:29 (1:42)	0:29 (0:22)	1:46 (2:12)	0:23 (0:21)	3:31 (3:38)	1:01 (0:56)	2:10 (2:18)	1:03 (1:18)	2:03 (2:44)	0:08 (0:08)	1:45 (2:22)	1:46 (1:57)	1:18 (1:25)	2:53 (3:23)	0:28 (0:36)	1:12 (1:26)	1:01 (1:07)	0:25 (0:21)	0:56 (1:01)	0:46 (0:50)	0:24 (0:25)	Aarau			
Baar		0:58 (1:14)		0:48 (0:56)	1:34 (1:48)	2:16 (2:16)	1:27 (1:54)	1:53 (2:14)	3:08 (3:40)	0:57 (1:05)	1:46 (1:58)	1:40 (2:07)	2:17 (2:37)	1:13 (1:24)	1:51 (2:19)	3:12 (3:42)	2:26 (3:00)	1:51 (2:22)	2:58 (3:08)	1:27 (1:40)	2:37 (3:06)	1:23 (1:36)	2:43 (2:45)	0:28 (0:31)	3:02 (3:32)	2:12 (2:34)	3:05 (3:38)	1:07 (1:17)	2:38 (2:44)	1:51 (2:04)	1:30 (1:32)	3:52 (4:21)	1:37 (1:52)	1:50 (1:59)	0:53 (0:54)	1:56 (2:16)	1:00 (1:02)	1:08 (1:08)	0:03 (0:05)	0:45 (0:57)	0:22 (0:34)	Baar	
Baden		0:23 (0:21)	1:05 (1:48)		0:48 (0:53)	2:58 (2:51)	1:06 (1:21)	1:22 (1:37)	2:49 (3:13)	0:07 (0:08)	1:16 (1:03)	1:42 (2:00)	1:45 (1:40)	1:08 (1:05)	1:32 (1:52)	2:53 (3:10)	2:16 (2:33)	1:46 (1:57)	2:11 (2:21)	0:54 (0:45)	2:18 (2:39)	0:56 (0:58)	3:25 (1:07)	1:12 (1:19)	2:43 (3:05)	1:45 (1:57)	2:45 (3:11)	0:34 (0:31)	2:11 (2:19)	1:40 (1:39)	1:12 (1:07)	3:33 (3:54)	1:03 (1:15)	1:37 (1:34)	1:07 (0:58)	1:37 (1:49)	0:49 (0:44)	0:50 (0:50)	0:46 (0:50)	0:26 (0:32)	0:16 (0:16)	Baden	
Basel SBB		0:34 (0:32)	1:32 (1:44)	0:46 (0:51)		3:29 (3:24)	0:56 (1:08)	1:05 (1:08)	2:44 (3:00)	0:37 (0:42)	1:06 (1:06)	2:23 (2:36)	0:32 (0:34)	1:41 (1:41)	1:25 (1:36)	2:40 (2:40)	2:03 (2:17)	2:27 (2:33)	1:51 (1:52)	0:47 (0:48)	2:08 (2:23)	0:08 (0:08)	3:56 (3:56)	1:07 (1:05)	2:32 (2:49)	1:25 (1:25)	2:25 (0:26)	0:24 (0:26)	1:58 (2:33)	2:13 (2:15)	1:45 (1:43)	3:15 (3:34)	0:50 (1:00)	2:10 (2:23)	0:47 (0:47)	1:26 (1:38)	1:28 (1:28)	0:33 (0:37)	1:26 (1:38)	1:13 (1:12)	0:53 (0:55)	Basel SBB	
Bellinzona		3:04 (3:09)	2:14 (2:14)	2:58 (2:51)		3:28 (3:25)		3:35 (3:46)	3:50 (4:09)	3:00 (3:00)	3:07 (3:00)	3:43 (3:53)	2:15 (2:15)	4:14 (4:32)	4:02 (4:14)	5:24 (5:37)	4:23 (4:55)	4:10 (4:17)	4:35 (4:53)	3:24 (3:35)	4:52 (5:01)	3:41 (3:41)	0:25 (0:25)	2:15 (4:59)	4:38 (4:59)	4:12 (4:29)	5:09 (5:33)	3:02 (3:02)	4:35 (5:11)	3:55 (3:59)	3:24 (3:27)	3:55 (3:54)	3:34 (3:47)	3:35 (3:34)	2:40 (2:40)	4:03 (4:09)	3:10 (3:09)	2:54 (2:04)	2:02 (2:02)	2:50 (2:52)	2:28 (2:29)	Bellinzona	
Bern		0:40 (0:56)	1:26 (2:07)	1:05 (1:20)	0:55 (1:08)	3:34 (3:45)		0:27 (0:26)	1:32 (2:21)	0:56 (1:12)	0:13 (0:15)	2:20 (2:57)	1:06 (1:02)	1:44 (1:44)	0:20 (0:21)	1:41 (1:45)	0:57 (0:53)	2:24 (2:54)	1:16 (1:16)	0:32 (0:33)	1:06 (1:09)	0:47 (0:45)	4:01 (4:14)	1:05 (1:16)	1:31 (1:35)	0:41 (0:35)	1:34 (1:40)	0:29 (0:54)	0:40 (0:55)	2:16 (2:36)	1:50 (2:04)	2:18 (2:18)	0:37 (0:37)	2:13 (2:31)	0:44 (1:18)	0:20 (0:20)	1:31 (1:46)	0:30 (1:04)	1:29 (1:29)	1:16 (1:16)	0:58 (1:10)	Bern	
Biel/Bienne		0:43 (0:57)	1:50 (1:50)	1:22 (1:35)	1:03 (1:08)	3:48 (3:48)	0:27 (0:26)		2:17 (2:21)	1:13 (1:25)	0:49 (0:47)	2:35 (3:17)	0:28 (0:28)	1:59 (2:22)	1:03 (1:00)	1:28 (1:31)	1:39 (1:41)	2:39 (3:14)	0:41 (0:40)	1:00 (1:04)	0:59 (1:09)	1:07 (1:09)	4:16 (4:37)	1:27 (1:37)	1:23 (1:37)	0:16 (0:18)	1:13 (1:41)	0:33 (0:46)	1:24 (1:24)	2:31 (2:56)	2:03 (2:24)	2:05 (2:05)	0:14 (0:19)	2:28 (2:51)	1:07 (1:17)	1:02 (1:02)	1:46 (2:06)	0:53 (1:03)	1:40 (1:40)	1:31 (1:49)	1:09 (1:26)	Biel/Bienne	
Brig		2:23 (2:45)	3:07 (3:36)	2:48 (3:12)	2:44 (2:57)	2:58 (3:45)	1:32 (1:39)	2:17 (2:22)		2:39 (3:04)	2:02 (2:05)	4:01 (4:43)	3:05 (2:58)	3:27 (3:48)	2:05 (2:32)	2:25 (2:25)	1:35 (1:26)	4:05 (4:40)	3:00 (3:16)	2:21 (2:25)	1:41 (1:38)	2:33 (2:34)	3:26 (4:13)	2:52 (2:45)	1:19 (1:29)	2:26 (2:43)	2:09 (0:08)	2:12 (2:29)	2:00 (2:00)	4:05 (4:22)	3:39 (3:50)	0:36 (0:32)	2:24 (2:24)	4:02 (4:17)	3:31 (3:12)	1:10 (1:16)	3:14 (3:32)	2:17 (2:16)	3:12 (3:26)	2:59 (3:15)	2:39 (2:56)	Brig	
Brugg AG		0:13 (0:12)	0:56 (1:13)	0:07 (0:07)	0:40 (0:44)	3:06 (3:06)	0:56 (1:12)	1:12 (1:28)	2:39 (3:04)		1:06 (0:54)	1:50 (2:09)	1:35 (1:31)	1:16 (1:14)	1:22 (1:43)	2:43 (3:01)	2:05 (2:24)	1:54 (2:06)	2:00 (2:12)	0:44 (0:36)	2:08 (2:30)	0:46 (1:00)	3:33 (3:29)	1:16 (1:10)	2:33 (2:56)	1:34 (1:48)	2:34 (3:02)	0:23 (0:22)	2:00 (2:00)	1:48 (1:48)	1:20 (1:16)	3:23 (3:23)	0:53 (1:06)	1:45 (1:43)	0:56 (0:49)	1:27 (1:47)	0:59 (0:58)	0:40 (0:57)	0:58 (0:41)	0:24 (0:24)	Brugg AG		
Burgdorf		0:52 (0:42)	1:45 (1:55)	1:17 (1:04)	1:07 (1:07)	3:44 (3:44)	0:14 (0:16)	0:49 (0:49)	2:03 (2:03)	1:08 (0:56)		2:30 (3:02)	1:23 (1:15)	1:56 (2:07)	0:46 (0:48)	2:07 (2:11)	1:24 (1:28)	2:34 (2:59)	1:41 (1:42)	0:18 (0:17)	1:32 (1:35)	1:02 (1:09)	1:32 (1:34)	4:11 (4:22)	1:22 (1:57)	1:57 (1:06)	2:00 (2:07)	0:32 (0:30)	1:19 (1:19)	2:34 (2:41)	2:00 (2:09)	2:43 (2:46)	0:27 (0:25)	2:23 (2:36)	1:02 (1:02)	0:47 (0:44)	1:43 (1:51)	0:48 (1:45)	1:39 (1:45)	1:28 (1:34)	1:10 (1:11)	Burgdorf	
Chur		1:51 (2:18)	1:40 (2:00)	1:41 (2:00)	2:23 (2:36)	2:15 (2:15)	2:20 (2:58)	2:34 (3:18)	4:01 (4:01)	1:50 (2:09)	2:28 (3:02)		3:08 (3:41)	2:06 (2:34)	2:44 (3:23)	4:05 (4:46)	3:29 (4:04)	2:11 (2:42)	3:37 (4:02)	2:06 (2:44)	3:30 (4:10)	2:12 (2:52)	2:53 (2:50)	2:09 (2:35)	3:55 (4:36)	3:08 (3:38)	3:58 (4:42)	1:50 (2:29)	3:42 (4:20)	1:37 (2:00)	2:28 (2:36)	4:45 (5:20)	2:15 (2:56)	1:34 (1:28)	2:21 (2:58)	2:49 (3:25)	1:53 (2:05)	2:02 (2:45)	1:45 (2:01)	1:38 (2:01)	1:13 (1:34)	Chur	
Delémont		1:23 (1:23)	2:14 (2:14)	1:44 (1:38)	0:30 (0:34)	4:13 (4:13)	1:06 (1:06)	0:28 (0:29)	3:05 (3:05)	1:35 (1:29)	1:23 (1:13)	3:08 (3:40)		2:23 (2:45)	1:43 (2:28)		1:20 (1:22)	1:29 (1:22)	2:49 (3:20)	1:26 (1:05)	1:05 (1:05)	0:45 (0:46)	1:17 (1:24)	4:29 (4:43)	1:31 (1:49)	1:10 (1:12)	0:54 (1:01)	1:13 (1:13)	0:56 (0:32)	2:44 (3:02)	2:18 (2:30)	1:56 (1:56)	1:08 (1:19)	2:41 (2:57)	1:10 (1:10)	0:52 (0:49)	1:58 (2:12)	0:56 (1:36)	1:56 (2:11)	1:43 (1:55)	1:23 (1:36)	Delémont	
Frauenfeld		1:15 (1:23)	1:14 (1:27)	1:09 (1:05)	1:42 (1:41)	3:24 (3:24)	1:46 (2:03)	2:01 (2:23)	3:29 (3:49)	1:18 (1:14)	1:14 (2:07)	2:08 (2:34)	2:25 (2:45)		2:12 (2:28)	3:33 (3:51)	2:51 (3:09)	0:37 (0:51)	2:46 (3:07)	1:34 (1:49)	2:58 (3:15)	1:40 (1:30)	3:51 (3:54)	1:38 (1:40)	3:23 (4:31)	2:20 (2:43)	3:20 (3:47)	1:15 (1:34)	3:26 (3:46)	0:31 (0:33)	0:56 (0:55)	4:10 (4:30)	1:43 (2:01)	0:56 (1:03)	1:42 (2:03)	2:14 (2:30)	0:11 (0:11)	1:28 (1:47)	1:16 (1:17)	0:25 (0:27)	0:38 (0:40)	Frauenfeld	
Fribourg		1:07 (1:25)	1:51 (2:36)	1:32 (1:52)	1:25 (1:37)	4:02 (4:12)	0:21 (0:23)	1:04 (1:02)	2:06 (2:33)	1:23 (1:44)	0:45 (0:47)	2:45 (3:44)	1:44 (1:38)	2:11 (2:28)		1:20 (1:22)	1:29 (1:22)	2:49 (3:20)	1:26 (1:05)	1:05 (1:05)	0:45 (0:46)	1:17 (1:24)	4:29 (4:43)	1:31 (1:49)	1:10 (1:12)	0:54 (1:01)	1:13 (1:17)	0:56 (1:09)	0:32 (0:32)	2:44 (3:02)	2:18 (2:30)	1:56 (1:56)	1:08 (1:19)	2:41 (2:57)	1:10 (1:10)	0:52 (0:49)	1:58 (2:12)	0:56 (1:36)	1:56 (2:11)	1:43 (1:55)	1:23 (1:36)	Fribourg	
Genève		2:17 (2:30)	3:11 (3:43)	2:52 (3:08)	2:38 (2:44)	5:23 (5:36)	1:41 (1:45)	1:28 (1:31)	2:25 (2:25)	2:43 (2:58)	2:06 (2:09)	4:05 (4:45)	2:05 (2:05)	3:31 (3:50)	1:19 (1:21)		2:53 (2:54)	4:09 (4:42)	1:46 (1:45)	2:25 (2:27)	0:33 (0:34)	2:37 (2:42)	5:50 (6:05)	2:55 (3:11)	1:03 (1:03)	1:09 (1:12)	0:12 (0:12)	2:07 (2:19)	0:50 (0:50)	4:05 (4:24)	3:37 (3:52)	1:46 (1:48)	1:48 (1:52)	4:02 (4:19)	2:34 (2:34)	2:14 (2:21)	3:18 (3:34)	2:20 (2:36)	3:15 (3:33)	3:03 (3:17)	2:43 (2:58)	Genève	
Interlaken Ost		1:50 (2:06)	2:29 (2:57)	2:15 (2:33)	2:03 (2:18)	4:28 (4:53)	0:58 (0:54)	1:40 (1:43)	1:35 (1:28)	2:05 (2:25)	1:23 (1:26)	3:29 (4:20)	2:20 (2:19)	2:50 (3:09)	1:29 (1:21)		2:54 (2:54)	3:33 (4:01)	2:37 (2:37)	1:43 (1:46)	2:19 (2:12)	2:01 (2:15)	4:55 (5:22)	1:56 (2:00)	2:43 (2:36)	1:57 (2:02)	2:47 (2:40)	1:37 (1:50)	2:02 (2:02)	3:22 (3:43)	2:56 (3:11)	2:23 (2:19)	1:47 (1:45)	3:19 (3:38)	1:48 (2:01)	0:36 (0:31)	2:37 (2:53)	1:34 (1:27)	2:22 (2:42)	2:22 (2:36)	2:04 (2:17)	Interlaken Ost	
Konstanz		1:58 (2:13)	1:53 (2:17)	1:48 (1:55)	2:30 (2:31)	4:15 (4:15)	2:27 (2:53)	2:41 (3:13)	4:08 (4:39)	1:57 (2:04)	2:35 (2:57)	2:17 (2:49)	3:15 (3:36)	0:37 (0:48)	2:51 (3:18)	4:12 (4:41)	3:36 (3:59)		3:37 (3:57)	2:13 (2:39)	3:37 (4:05)	2:19 (2:19)	4:42 (4:44)	4:02 (4:30)	3:11 (3:33)	4:05 (4:27)	1:57 (1:54)	3:24 (3:42)	1:35 (1:52)	1:05 (1:20)	4:52 (5:21)	2:22 (2:51)	1:08 (1:14)	2:26 (2:53)	2:56 (3:20)	0:50 (1:01)	2:09 (2:37)	1:58 (1:58)	1:04 (1:17)	1:17 (1:30)	Konstanz		
La Chaux-de-Fonds		1:28 (1:41)	2:35 (2:54)	2:09 (2:19)	1:49 (1:55)	4:34 (4:34)	1:16 (1:21)	0																																			

Der Geschäftsbericht 2004 der SBB liegt in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache vor und ist auch auf der Website www.sbb.ch abrufbar. Massgebend ist die gedruckte deutsche Version.

Impressum

Herausgeber

SBB AG, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Bern 65

Konzept und Gestaltung

külling partner identity, Zürich

Fotos

Maya Torgler, Luzern (Konzept)
Daniel Boschung, Wallisellen (Porträts)

Satz

Baltisatz, Gockhausen

Lithografie

Reprotechnik Kloten AG

Druck

W. Gassmann AG, Biel

Papier

Munken Lynx
Job Kunstdruck (Bilder)

ISSN 1424-5973

SBB AG
Kommunikation
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Bern 65
Telefon 0512 20 11 11
www.sbb.ch
railinfo@sbb.ch