

Inhalt.

Kennzahlen	U2
Organigramm	U3
Vorwort	2
Die SBB verzeichnete im Geschäftsjahr 2006 in den wesentlichen Märkten Wachstum. Insgesamt erreichte der SBB Konzern mit einem Konzerngewinn von CHF 259,4 Mio. wieder die Gewinnzone.	
Gotthardbahn	6
Personenverkehr	8
Nie reisten mehr Menschen mit der SBB: Ende 2006 waren mehr als 300 000 Generalabonnemente im Umlauf, und die Zahl der Halbtaxabonnemente kletterte auf über zwei Millionen.	
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Die Zahl der Störungen ging zurück, die Pünktlichkeit wurde erhöht und die Kundeninformation in den Bahnhöfen ausgebaut. Die Auslastung des Bahnnetzes nahm um 0,7 % zu und erreichte mit 152 Mio. Trassenkilometern einen Höchstwert.	
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentliche Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
2006 verbesserte die SBB die Leistungen in den wesentlichen Bereichen Lärm, Energieverbrauch und Emissionen. Daneben gewinnen Themen wie Klimaschutz und Naturgefahren für die SBB zunehmend an Bedeutung.	
Sicherheit	60
Die Sicherheit der Kunden und des Personals hat bei der SBB oberste Priorität und beeinflusst das tägliche Handeln in höchstem Masse.	
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik 2006	75
Finanzbericht	79

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Die SBB im 2006 mit Wachstum und operativem Erfolg.

Die SBB verzeichnete im Geschäftsjahr 2006 in allen Märkten Wachstum und schrieb mit einem Ergebnis von CHF 259,4 Mio. wieder schwarze Zahlen. Ergebnisverbesserungen in allen operativen Bereichen einerseits und die Auflösung von Rückstellungen andererseits ermöglichten das Resultat. Wachstum auch bei den Leistungen: Personen- und Tonnenkilometer nahmen zu. Allerdings führte die Unterdeckung der Pensionskasse SBB zu einer Erhöhung der Vorsorgeverpflichtung und einer Reduktion des Eigenkapitals um rund CHF 3 Mia. Die notwendige politische Lösung des Pensionskassenproblems ist offen.

Mehr Leistung, mehr Kunden und eine höhere Produktivität zeichneten das Geschäftsjahr 2006 für die SBB aus. Die Vorleistungen der Vorjahre – im Personenverkehr Bahn 2000, im Güterverkehr der Umbau des Binnenverkehrs und der Aufbau von Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien für den Gütertransport – zeigten die erwartete positive Wirkung. Getragen von einer anhaltend guten Konjunktorentwicklung verzeichnete das Unternehmen im operativen Geschäft in allen Bereichen Wachstum und Rekordwerte. Gleichzeitig blieb die SBB im Berichtsjahr von schweren Unfall- und Naturereignissen verschont.

Dank an Benedikt Weibel. In der operativen Führung der SBB AG kam es Ende 2006 zu einem Wechsel: Benedikt Weibel trat nach 28-jähriger Tätigkeit für die SBB, davon seit 1993 als CEO, von seinem Amt zurück und schied aus dem Unternehmen aus. Unter Weibels Führung entwickelte sich die SBB in den letzten Jahren zu dem modernen und dynamischen Unternehmen, das sie heute ist. Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Belegschaft der SBB danken Benedikt Weibel für die grosse Arbeit und seine herausragenden Leistungen für das Unternehmen. Neuer CEO der SBB AG ist Andreas Meyer. Er übernahm seine Aufgabe an der operativen Spitze des Unternehmens am 1. Januar 2007.

Rückkehr in die Gewinnzone.

Die SBB schloss das Geschäftsjahr 2006 mit einem Konzerngewinn von CHF 259,4 Mio. ab; im Vorjahr hatte das Unternehmen einen Verlust von CHF –166,3 Mio. ausgewiesen. Ergebnisverbesserungen im operativen Geschäft sowie die Auflösung von Rückstellungen und Steuerabgrenzungen führten zu diesem Resultat. Unter Berücksichtigung dieser Sondereinflüsse verbessert sich das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 40 Mio.

Reduktion des Eigenkapitals. In den Vorjahren hatten sich die Rückstellungen gemäss Swiss GAAP FER 16 für die Pensionskasse SBB regelmässig negativ in der SBB-Rechnung gezeigt. Im Berichtsjahr wird die Erfolgsrechnung nicht mehr durch entsprechende Rückstellungen belastet. Nach der überarbeiteten Fachempfehlung Swiss GAAP FER 16, die im Berichtsjahr erstmals zur Anwendung kam, wurde der Differenzbetrag zwischen berechneter wirtschaftlicher Vorsorgeverpflichtung und bestehender Rückstellung in der Konzernrechnung offen über das Eigenkapital verbucht. Das Eigenkapital reduzierte sich um rund CHF 3 Mia.

Leistungen der öffentlichen Hand. Im Berichtsjahr bezahlte die öffentliche Hand CHF 4,3 Mio. weniger an die SBB als im Vorjahr. Die erfolgswirksamen Beiträge der öffentlichen Hand beliefen sich auf CHF 1842,7 Mio. Da der Personen- und der Güterverkehr im Berichtsjahr

eine wachsende Nachfrage verzeichneten und Mehrleistungen erbrachten, verbesserte sich das Abgeltungs-Leistungs-Verhältnis weiter. Nie erbrachte die SBB für die Abgeltungen der öffentlichen Hand mehr Leistung als 2006.

Die Resultate der Segmente.

Der Personenverkehr erzielte 2006 ein Betriebsergebnis von CHF 246,2 Mio. (2005: CHF 132,7 Mio.). Auch das Jahresergebnis lag mit CHF 193,7 Mio. deutlich über dem Vorjahr (2005: CHF 78,6 Mio.), wobei das Ergebnis durch die Auflösung nicht mehr betriebsnotwendiger Rückstellungen von CHF 56,9 Mio. positiv beeinflusst wurde. Die Verkehrserträge wuchsen um 3,4% auf CHF 2,31 Mia., und die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg um 3,2% auf 14,27 Mia. Personenkilometer.

Der bereits 2005 festgestellte Bahn-2000-Effekt setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Im Fern- wie im Regionalverkehr wurden Rekordwerte verzeichnet. Gleichzeitig wuchs auch das Stammkunden-Geschäft: Erstmals waren 2006 mehr als 300 000 Generalabonnements (GA) in Umlauf. Ende 2006 waren es 316 731 GA, 8,4% mehr als vor Jahresfrist. Auch bei den Halbtaxabonnements wurde mit über 2 050 000 Halbtaxabos (+2,6%) ein neuer Höchstwert realisiert.

Erstmals galten im Berichtsjahr die Bonus-Malus-Vereinbarungen der SBB mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Nachdem bei der Zürcher S-Bahn die mit dem ZVV vereinbarten Qualitätswerte 2006 nicht eingehalten werden konnten, ist die SBB maluspflichtig und muss dem ZVV CHF 1,75 Mio. überweisen.

Der Güterverkehr schloss auch 2006 mit einem Verlust ab. Das Betriebsergebnis fiel mit CHF -29,6 Mio. aber deutlich besser aus als im Vorjahr (2005: CHF -166,4 Mio.). Das Jahresergebnis belief sich auf CHF -37,3 Mio. (2005: CHF -165,7 Mio.). 2005 hatten allerdings Rückstellungen in der Höhe von CHF 110 Mio. das Ergebnis zusätzlich belastet. Die Verkehrserträge verbesserten sich auf CHF 1005,9 Mio. (2005: CHF 991,2 Mio.). Der Bund entrichtete CHF 27 Mio. weniger Trassenpreissubventionen für den Güterbinnenverkehr.

Die gesamte Verkehrsleistung von SBB Cargo übertraf mit 12,34 Mia. Nettotonnenkilometern erstmals die 12-Mia.-Grenze (2005: 11,48 Mia. Nettoton-

nenkilometer). Die Tochterunternehmen im Ausland erhöhten die Verkehrsleistung um 29,5% (Deutschland) und 16,8% (Italien). 30% der Transportleistung erbrachte SBB Cargo ausserhalb der Schweiz. Insgesamt steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung im internationalen Nord-Süd-Geschäft um 8% auf 8,2 Mia. Nettotonnenkilometer. Im Binnenverkehr verbesserte sich die Verkehrsleistung um 6,5% auf 4,15 Mia. Nettotonnenkilometer. Der schweizerische Wagenladungsverkehr legte um 9,4% zu.

SBB Infrastruktur schloss 2006 mit einem Jahresergebnis von CHF 91,8 Mio., das sind CHF 74,4 Mio. mehr als im Vorjahr. Davon entfallen CHF 33,4 Mio. auf Sondereinflüsse. Der Verkehrsertrag nahm um CHF 34,5 Mio. zu. Die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur betragen CHF 1211,4 Mio., 1% mehr als im Vorjahr.

Die Zahl der auf dem SBB-Netz zurückgelegten Trassenkilometer stieg um 0,7% auf 152 Mio. Trassenkilometer. Im Reiseverkehr betrug die Zunahme 1,1%, während im Güterverkehr (inklusive Dritte) die Trassenkilometer um 0,8% zurückgingen. Gleichzeitig wurde eine höhere Auslastung der Güterzüge registriert: Das durchschnittliche Gewicht pro Güterzug lag mit 889 Tonnen um 3,7% über dem Vorjahreswert.

Insgesamt nahm die von SBB Infrastruktur gemessene Betriebsqualität 2006 zu. Die Zahl der Störungen ging zurück, und die statistische Pünktlichkeit wurde weiter erhöht und lag auch 2006 über den Vorgaben des Bundes. Allerdings decken sich die erfassten Pünktlichkeitswerte gemäss UIC-Norm und die subjektive Wahrnehmung der Pünktlichkeit durch unsere Kundinnen und Kunden nach wie vor nicht. Die SBB ist gefordert, mit verfeinerten Messmethoden differenzierte Aussagen zu machen.

SBB Immobilien verbesserte 2006 das Betriebsergebnis um 8,2% auf CHF 184,8 Mio. Die Mieterträge mit Dritten beliefen sich auf CHF 310,7 Mio. (+2,8%). Das Jahresergebnis von CHF 27,8 Mio. übertraf das Vorjahresergebnis um 32,3%.

Zur Verbesserung des Ergebnisses im Immobilienbereich trug wesentlich die positive Entwicklung der RailCity-Mieterträge bei. Der Umsatz in den RailCity-Bahnhöfen Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, Winterthur und Zürich wuchs auch 2006 im Vergleich zur allgemeinen Entwicklung im Detailhandel über-

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

durchschnittlich. Andererseits nahm der Erfolg aus den Veräusserungen von Anlagevermögen ab und lag mit CHF 45 Mio. um CHF 4 Mio. unter dem Vorjahr.

Pensionskasse: weiterhin ungenügender Deckungsgrad.

Die Pensionskasse SBB schloss das Geschäftsjahr mit einem Verlust von CHF –60 Mio. ab. Im Vorjahr war ein Überschuss von CHF 460 Mio. erzielt worden. Der Deckungsgrad der Kasse ging von 86,8% auf 86,5% zurück.

Auf den Kapitalanlagen realisierte die Pensionskasse SBB 2006 eine Performance von 5,6%. Dabei ist zu beachten, dass die Risikofähigkeit und damit die Anlagemöglichkeiten der Kasse aufgrund der bestehenden Unterdeckung beschränkt sind. Die erzielte Performance lag um 1,1% über dem durch die strategische Assetallokation bestimmten Benchmark. Für ein ausgeglichenes Resultat hätte die Pensionskasse SBB indes wie im Vorjahr eine Performance von über 6% benötigt.

Erster Schritt zur Sanierung. Die SBB beschloss im Berichtsjahr, die Pensionskasse SBB mit CHF 1493 Mio. teilweise zu sanieren. Die Sanierung erfolgte einerseits mittels eines gesicherten Darlehens von CHF 1,2 Mia. mit einer Laufzeit von 25 Jahren ab dem 1. Januar 2007; das Darlehen wird zu 4% verzinst und ab 2011 amortisiert. Weitere CHF 293 Mio. wird die SBB im März 2007 der Kasse überweisen. Die SBB finanziert diese Zusatzbelastungen aus eigener Kraft mit Mitteln aus dem Immobiliengeschäft. Dadurch werden die Ergebnisse der kommenden Jahre massiv belastet.

Zweiter Schritt weiterhin offen. Die Sanierung der Teile der Alterspensionierten und der IV-Bezüger konnte im Berichtsjahr noch nicht gelöst werden. Hier erwartet die SBB Hilfe vom Bund in Form einer entsprechenden Rekapitalisierung für den Alters- und IV-Rentneranteil. Der Bundesrat nahm im Dezember 2006 von der Sanierung des Aktiven-Teils durch die SBB zustimmend Kenntnis. Hingegen äusserte er sich nicht zur ausstehenden Unterstützung der Sanierungsbemühungen durch den Bund. Der Bundesrat wird dazu 2007 eine Aussprache führen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

2006 arbeiteten durchschnittlich 27 933 Mitarbeitende (Vollzeitstellen) für die SBB und die Tochtergesellschaften. Das sind 397 Stellen (–1,4%) weniger als im Vorjahr. Davon arbeiteten 25 485 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Stammhaus für SBB und SBB Cargo (2005: 25 943). Wie in den Vorjahren war damit die Zahl der Vollzeitstellen bei SBB AG und SBB Cargo AG rückläufig, während der Personalbestand der Tochterfirmen um rund 60 Stellen zunahm.

Vorzeitiger Ruhestand und Primatswechsel. Die Pensionskasse SBB wechselte per 1. Januar 2007 vom Leistungs- ins Beitragsprimat. Der anstehende Primatswechsel veranlasste im Berichtsjahr überdurchschnittlich viele Mitarbeitende zum Übertritt aus dem aktiven Berufsleben in den freiwilligen vorzeitigen Ruhestand. Insgesamt verzeichnete die PK SBB 823 Übertritte. Im Vorjahr waren es 229.

Neue Gesamtarbeitsverträge. SBB und Sozialpartner verhandelten 2006 neue Gesamtarbeitsverträge (GAV) für SBB und SBB Cargo und einigten sich auf eine Kompromisslösung. Die SBB kehrt mit dem neuen GAV, der am 1. Januar 2007 mit einer Mindest-Laufzeit von vier Jahren in Kraft tritt, zurück zur 41-Stunden-Woche. Gleichzeitig wurde das Zulagenwesen gestrafft und an die heutigen Bedürfnisse angepasst. Dafür erhalten die Mitarbeitenden 1,5% mehr Lohn und einen zusätzlichen Ferientag. Der Kündigungsschutz wird beibehalten.

Lohnabschluss 2007. Gleichzeitig mit den GAV-Verhandlungen führten die Sozialpartner die Lohnverhandlungen für 2007. Die Löhne wurden um durchschnittlich 2% angehoben. Lohnabschluss und GAV-Verhandlungen führen für 2007 zu einer Erhöhung der Lohnsumme um insgesamt 3,5%, das entspricht CHF 73,5 Mio.

Dank an die Mitarbeitenden. Die Mitarbeitenden der SBB prägten mit ihrem Engagement und ihrer Kompetenz das Geschäftsjahr der SBB und machten Wachstum und Gewinn möglich. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SBB danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den grossen Einsatz und die gute Arbeit.

Ausblick: Qualität und Produktivität.

Die Marke SBB ist ein starker Wert. Die SBB war 2006 gut unterwegs. Kundinnen und Kunden schätzten das Angebot und nutzten es so intensiv wie nie zuvor. Verkehrsleistungen und Produktivität wurden 2006 weiter gesteigert. In einem europäischen Marktumfeld, das von Marktöffnung und raschem Wandel geprägt ist, steht die SBB auf tragfähigem Boden. Die Marke SBB ist ein starker Wert.

Marktöffnung und knappe Mittel. Zwei Entwicklungen werden die kommenden Jahre prägen: Erstens wird die Liberalisierung weiter voranschreiten und insbesondere auch im Personenverkehr spürbar werden; Börsengänge von Mitbewerbern, Akquisitionen und Markteintritte neuer Akteure beschleunigen die Entwicklung. Zweitens werden die Mittel der öffentlichen Hand auch künftig knapp sein.

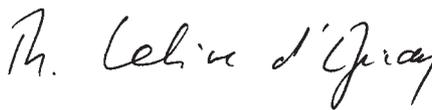
Für die SBB gilt es, angesichts dieser Entwicklung die Strategien und Prozesse für alle Marktsegmente zu überprüfen. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung aktualisieren derzeit die strategischen Ausrichtungen, die Ziele und deren Umsetzung in allen relevanten Bereichen des Unternehmens. Die SBB setzt dabei auf Kontinuität. Angesichts sich rasch wandelnder Marktbedingungen braucht es aber auch Dynamik und Offenheit, um den Erfolg in der Zukunft zu sichern.

Integrierte Bahn und Partnerschaften. Die Komplexität der Systeme nimmt laufend zu und fordert die Bahnunternehmen auf allen Ebenen. Um diesen Herausforderungen erfolgreich zu begegnen, ist die enge Verzahnung von Schiene und Betrieb unerlässlich. Nur so können angesichts der knappen Ressourcen Bahnsysteme und Fahrpläne weiter entwickelt werden. Der dichte Bahn-2000-Fahrplan kann nur durch eine integrierte Unternehmung, wie die SBB es ist, erfolgreich betrieben werden. Gleichzeitig ist die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Bahnen über Kultur- und Landesgrenzen hinweg unerlässlich. Dabei dürften sich noch vermehrt Konstellationen ergeben, wo Bahnunternehmen in Teilmärkten sich scharf konkurrieren und gleichzeitig in anderen Märkten eng kooperieren. Die SBB braucht dafür den nötigen Handlungsraum.

Grosse Projekte. 2007 stehen für die SBB zentrale Projekte und Weichenstellungen an. Mit der schrittweisen Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels ab Mitte Jahr und der Eröffnung der neuen TGV-Est-Verbindung zwischen Basel und Paris im Juni eröffnen sich unseren Kundinnen und Kunden neue Möglichkeiten und kürzere Reisezeiten. In Zürich erfolgt der Start der Bauarbeiten zur neuen Durchmesserlinie, die für die Entwicklung des ganzen SBB-Netzes von zentraler Bedeutung sein wird.

Darüber hinaus ist im Rahmen des Projektes «Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte» die weitere Entwicklung des Bahnangebotes bis 2030 zu regeln, wobei der knappe Finanzrahmen den Möglichkeiten enge Grenzen setzt und eine maximale Kosten-Nutzen-Optimierung verlangt: Investiert werden soll da, wo der Netznutzen am grössten ist und am meisten Kunden davon profitieren. Schliesslich nimmt auch der neue GAV das Unternehmen und die Mitarbeitenden zusätzlich in die Pflicht: Die Mehrkosten der neuen Regelungen gegenüber Planung im Umfang von rund CHF 40 Mio. müssen 2007 durch zusätzliche Produktivitätsfortschritte erwirtschaftet werden.

Qualität und Produktivität. Die SBB wird sich auch 2007 an zwei Grundwerten orientieren: Qualität und Produktivität. Es ist die Aufgabe von Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und allen Mitarbeitenden der SBB, Qualität und Produktivität stetig zu verbessern. Für unsere Kundinnen und Kunden, für dieses Land.



Dr. Thierry Lalive d'Épinay
Präsident des Verwaltungsrates der SBB



Andreas Meyer
CEO der SBB

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Gotthardbahn: 125 Jahre Hochleistung.

Die Bahnlinie durch den Gotthard ist die Lebensader für den Transitverkehr zwischen Nord- und Südeuropa durch die Schweiz. 2007 feiert die Gotthardbahn das 125-jährige Bestehen. In den letzten Jahrzehnten wurde die Strecke laufend modernisiert und den Bedürfnissen des modernen Verkehrs angepasst. In ein paar Jahren wird die alte Bergstrecke abgelöst durch den neuen Basistunnel; dann werden Nord und Süd noch näher zueinanderrücken.

In einem Jahrzehnt werden die Züge bei Erstfeld und Biasca in die Tunnelröhren des Gotthard-Basistunnels einfahren. Reisende und Spediteure können sich freuen: Die Reisezeiten verkürzen sich, und die Wirtschaft erhält mitten im Alpenriegel eine praktische Flachstrecke – ein entscheidender Vorteil für die Schiene im Wettbewerb mit der Strasse.

Der Gotthard-Basistunnel wird der zentrale Kern einer Hochleistungslinie zwischen Nord und Süd sein, die an Superlativen und Ingenieurleistungen der bisherigen weltbekannten Gotthardbahn über den Berg nicht nachsteht. Weitsichtige Pioniere hatten die alte Gotthardlinie von Anfang an doppelspurig und mit moderater Steigung konzipiert. Auch der Basistunnel wird so ausgelegt, dass er der übernächsten Generation noch dient. Parallelen finden sich auch bei der Finanzierung: In beiden Fällen wurde zu optimistisch budgetiert, was zu Nachtragskrediten und Redimensionierungen führte – mit wiederkehrend kritischen Kommentaren zu Baukosten, Vergabeprozedere und Ausrüstungsstandards.

Doch da ist auch ein wesentlicher Unterschied: Leisteten die Nachbarstaaten im 19. Jahrhundert namhafte Beiträge an den Bau einer Alpenverbindung über «neutrales Territorium», so ist die Finanzierung des neuen Basistunnels eine rein schweizerische Angelegenheit.

Faszination Gotthard. Zahlreiche Bücher und Filme und noch viel mehr Zeitungsartikel beschrieben schon Planung und Bau des neuen Basistunnels, berichteten über intensive Parlamentsdebatten und begleiteten die Stimmbevölkerung durch zwei eidgenössische Abstimmungen zum Thema Neat. Wie bei einem Projekt dieser Grössenordnung zu erwarten, hatte der Gotthard-Basistunnel unzählige Hürden zu meistern, bevor die erste Bohrmaschine am Fels angesetzt werden konnte. Inzwischen sind mehr als zwei Drittel der 150 km langen Tunnel- und Stollenstrecke ausgebrochen, der Einbau der Bahntechnik rückt näher.

Am Gotthard wurde schon immer weit vorausgedacht, und so stellt sich denn auch heute, rund zehn Jahre vor der Eröffnung des Neat-Basistunnels, nicht nur die Bevölkerung in den betroffenen Regionen die Frage, was dann mit der alten Bergstrecke geschehen solle.

Die Diskussionen zeigen auch: Die klassische Gotthardbahn hat nichts von ihrer grossen Faszination eingebüsst. Dabei war die Gotthardbahn, die 1882 nach langem innenpolitischem Gezänk in Betrieb genommen wurde, nicht die erste Eisenbahnverbindung durch die Alpen. Die Semmeringstrecke war schon 28 Jahre zuvor eröffnet worden, und auch auf der Brenner- und der Mont-Cenis-Linie verkehrten schon Züge, als der Gotthard als vierte Alpenverbindung in Betrieb ging. Auch überwindet die Gotthardbahn nicht die meisten Höhenmeter: Der Scheitelpunkt der Brennerlinie liegt auf 1370 Metern über Meer, dann folgen Mont-Cenis

(1298 m), Lötschberg (1240 m) und – wiederum an vierter Stelle – der Gotthardtunnel mit 1151 m.

Hohe Ingenieurkunst. Woher kommt also der legendäre Ruf der Gotthardbahn mit ihrer 90 km langen Bahnlinie durch die Alpen, die bei vielen Bahnliebhabern auf der ganzen Welt eine fast schon mystische Verehrung genießt? Die Strecke ist mutig geplant, kühn gebaut und perfekt eingepasst in eine atemberaubende Landschaft. Dieser Faszination entzieht sich kein Reisender. Und die Tatsache, dass auf dieser im 19. Jahrhundert gebauten Strecke ein wesentlicher Teil des heutigen Schienenverkehrs zwischen Nord- und Südeuropa erfolgreich abgewickelt wird, erhebt den Gotthard definitiv in den Rang einer Kulturleistung von Weltruf. Selbst kühnste Propheten hätten bei der Planung der Gotthardbahn wohl nie vermutet, dass sie noch 125 Jahre nach Inbetriebnahme die Wirtschaft Europas von Nord bis Süd verbindet.

18 Mio. Nettotonnen. Rund 18 Mio. Nettotonnen Güter werden jährlich auf diesem Weg befördert. Das ist fast die Hälfte aller Bahngüter im Alpen transit. Und durchschnittlich rund 10 000 Reisende pro Tag durchqueren per Zug auf dieser Route die Alpen, lassen sich in Kehrtunneln in die Höhe tragen und später wieder hinab ins Flachland, blicken zurück und dort hinunter, wo sie eben noch waren, und versuchen, einen Blick hinauf zu erhaschen auf das, was kommt. «Wendeltreppe des Weltverkehrs» nennen Bahnenthusiasten das System.

32 Tunnels, 13 Viadukte. Die Bergstrecke beginnt unmittelbar nach der letzten Weiche im Bahnhof Erstfeld, wo die Gleise plötzlich stark ansteigen. Auf den folgenden 29 km bis Göschenen erklimmen die Züge eine Höhendifferenz von 634 m. Dann tauchen sie ein in den 15 km langen Scheiteltunnel mit seinem Kulminationspunkt in der Tunnelmitte. Anschliessend rollen die Züge 50 km talwärts hinunter nach Biasca. Auf der gesamten Strecke befahren die Züge 32 Tunnels und überqueren 13 Viadukte.

Auf ihrem Weg in den Süden passieren die Züge die Sprachgrenze, und plötzlich wird nicht mehr deutsch, sondern italienisch gesprochen. Auch dieses Zusammenbringen der Kulturen ist Teil des Mythos Gotthardbahn.

Naturgefahren und Schutzbauten. In den 125 Jahren seit der Eröffnung erlebte die Gotthardbahn ein immenses Verkehrswachstum und entwickelte sich zur wichtigsten Bahnverbindung durch die Alpen. 1922 wurde die Strecke durchgehend elektrifiziert. Waren es in den ersten Jahren täglich ein Dutzend Dampfzüge, die auf der Gotthardlinie verkehrten, so sind es heute 250 Züge, Tag für Tag, sicher und zuverlässig.

Für die Sicherheit der Strecke sind hunderte von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern im Einsatz. In steilem Gelände pflegen Förster den Schutzwald und sichern Geologen überhängende Felsflanken. Unzählige Verbauungen kanalisieren das abfließende Wasser und sichern Gleise und Brücken vor Lawinen. Entlang der kurvigen Strecke wartet das Bahnpersonal Schienen, Fahrleitung und Sicherungsanlagen. Alle diese Leute arbeiten im Hintergrund, oft in der Nacht, nahe der dicht befahrenen Gleise oder abgeschieden in tiefem Gehölz und am Fels. Sie alle haben dasselbe Ziel: dass die Bahn fährt am Gotthard.

Mit Tempo 250 durch den neuen Tunnel. Wenn in rund zehn Jahren der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen wird, werden sich die Reisezeiten erheblich verkürzen. Dafür werden die Reisenden über weite Strecken auf die faszinierenden Aussicht verzichten müssen. Wo die Leventina und das Reusstal zu steigen beginnen, ist künftig Schluss mit dem Tageslicht. Es folgen 57 km Tunnelstrecke mit rasantem Tempo 250. Die Reisenden werden nicht merken, dass die Temperatur im Innern des Tunnels hochsommerliche Werte übersteigt und dass fast 2000 m Fels die beiden Tunnelröhren überlagern. Aber sie können sicher sein: Nach 15 Minuten Tunnelfahrt tauchen sie wieder ein ins Licht – auf der anderen Seite des Gotthards.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Personenverkehr: Die SBB bewegt die Schweiz.

Der Personenverkehr der SBB erzielte im Berichtsjahr neue Rekordwerte. Nie reisten mehr Menschen mit der SBB. Und nie verzeichnete das Unternehmen so viele Stammkundinnen und Stammkunden wie im Berichtsjahr: Ende 2006 waren mehr als 300 000 Generalabonnemente im Umlauf, und die Zahl der Halbtaxabonnemente kletterte auf über zwei Millionen. Der Verkehrsertrag stieg um 3,4 % auf CHF 2,31 Mia.

2006 beförderte die SBB in ihren Zügen insgesamt 285,1 Mio. Reisende (+3,3%). Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer erhöhte sich auf 14,27 Mia. (+3,2%). Insgesamt legten die Reisezüge der SBB im vergangenen Jahr 127,6 Mio. Zugkilometer zurück (+1,7%). Das Betriebsergebnis belief sich auf CHF 246,2 Mio. (2005: CHF 132,7 Mio.). Auch das Jahresergebnis lag mit CHF 193,7 Mio. deutlich über dem Vorjahr (2005: CHF 78,6 Mio.), wobei einmalige Sondereffekte das Ergebnis um CHF 56,9 Mio. verbesserten. Der im Personenverkehr SBB erwirtschaftete Verkehrsertrag wuchs um 3,4 % auf CHF 2,31 Mia.

Märkte und Marktentwicklung.

Marktanteile im bahnrelevanten Markt. Nachdem im Vorjahr im Zusammenhang mit dem neuen Fahrplan für Bahn 2000 im Pendlerverkehr Marktanteilsgewinne von 13 % realisiert wurden, betrug die Zugewinne im Berichtsjahr lediglich 0,2 %. Im Geschäftsreiseverkehr, wo 2005 ein Marktanteilsgewinn von 9 % ausgewiesen worden war, ging der Marktanteil 2006 um 2,2 % zurück. Im Freizeitverkehr wurde im Berichtsjahr ein Marktanteilsgewinn von 0,7 % erzielt.

Fernverkehr. Mehr Ertrag, mehr Reisende. Nie reisten mehr Menschen mit der SBB als im Berichtsjahr. Die Zahl der im Fernverkehr zurückgelegten Personenkilometer wuchs um 2,9 % auf insgesamt 10,66 Mia. Pkm.

Der Verkehrsertrag des Fernverkehrs wurde 2006 um CHF 60 Mio. gesteigert. Dies entspricht einem Plus von 3,2 % gegenüber dem Vorjahr.

Nach wie vor schwankt die Auslastung der Fernverkehrszüge im Tagesverlauf stark. Hier gilt es, mit gezielten Massnahmen die Auslastung auch ausserhalb der Hauptreisezeiten zu erhöhen.

Regionalverkehr. Regional verankert – national vernetzt. Auch im Regionalverkehr wurden 2006 wesentlich mehr Passagiere befördert: Die Zahl der in den SBB-Zügen zurückgelegten Personenkilometer (inklusive Tochtergesellschaften) wuchs 2006 um 3,9 % auf 3,6 Mia. Pkm. Das ist ein neuer Höchstwert.

Der Spar- und Kostendruck blieb auch im Berichtsjahr ungebrochen hoch, und die Entwicklung dürfte sich in den kommenden Jahren fortsetzen: Damit die Wettbewerbsfähigkeit gewährleistet werden kann, sind bei sinkenden Abgeltungsleistungen der öffentlichen Hand kontinuierliche Steigerungen der Produktivität unabdingbar.

Internationaler Personenverkehr. Die Kooperationsstrategie im internationalen Personenverkehr wurde im Berichtsjahr weiter entwickelt und ausgebaut.

Im TGV-Verkehr mit Frankreich hatte die gemeinsame Marketinggesellschaft Lyria von SBB und SNCF mit dem Low-fare-Angebot «Piccolo» und einem aggressiveren, preisorientierten Auftritt am Markt Erfolg: Der seit 2005 positive Trend auf der Strecke zwischen

Personenverkehr: das Wichtigste in einem Zug.

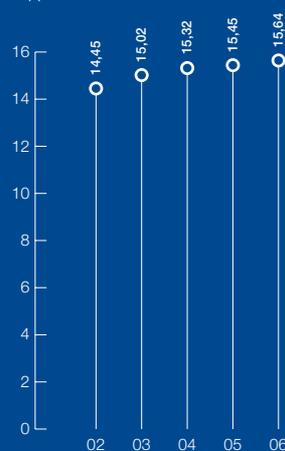
- Noch nie reisten so viele Menschen mit der SBB: 285,1 Mio. Reisende (+3,3%).
- Ende 2006 waren 316 731 Generalabonnements (+8,4%) sowie 2 051 922 Halbtaxabos (+2,6%) im Umlauf.
- Die Kundenzufriedenheit stieg auf 76,8%.
- Das Jahresergebnis belief sich auf CHF 193,7 Mio.

Personenverkehr: strategische Ziele.

- Hohe Qualität und angemessener Gewinn im Fernverkehr.
- Kontinuierliche Steigerung der Leistung pro Abgeltungsfranken im Regionalverkehr.
- Erreichung der vereinbarten Pünktlichkeitsziele.

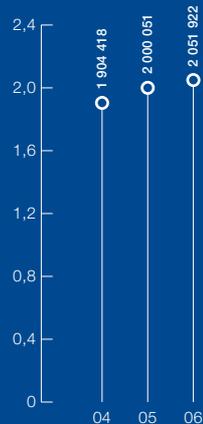
Entwicklung mittlerer Ertrag pro Personenkilometer

Rappen/Personenkilometer

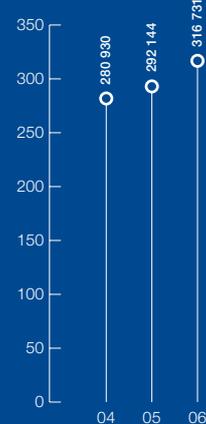


Umlaufentwicklung Halbtax-, Generalabonnement

Anzahl in Umlauf per Ende Jahr
Halbtaxabos



GA



SBB Personenverkehr im Überblick¹

Geldwerte in Mio. CHF	2006	2005	2004
Betriebsertrag	3611,4	3 523,7	3 321,9
davon Verkehrsertrag	2307,4	2 230,9	2 049,7
Betriebsaufwand	3365,2	3 391,0	3 130,0
Betriebsergebnis	246,2	132,7	191,9
EBIT	250,0	133,4	194,6
Jahresergebnis	193,7	78,6	152,2
Brutto-Investitionen ²	590,88	700,3	1 362,5
Mitarbeitende ³	Anzahl 12 287	12 605	12 472
Verkehrsleistung im Personenverkehr	Mio. Personenkilometer 14 270	13 830	12 565

¹ Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

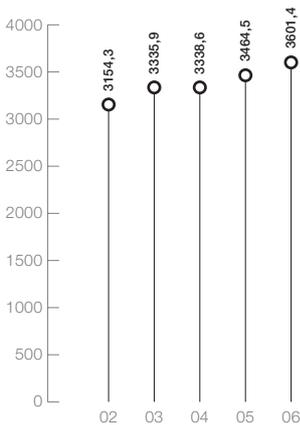
² Nur Anlagezugänge berücksichtigt. Bis 2004 zusätzlich auch Anzahlungen mitgerechnet.

³ Vollbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Entwicklung Verkehrsaufkommen im Regionalverkehr¹

Mio. Personenkilometer



¹ Inkl. Tochtergesellschaften.

Genf und Paris setzte sich fort: Im TGV-Verkehr der beiden Städten stieg die Zahl der Reisenden 2006 um 7%; der Verkehrsertrag wurde um 11% gesteigert. Zwischen den beiden Destinationen fahren heute über 50% der Reisenden mit dem Zug. Damit liegt der entsprechende Marktanteil der Bahn wieder da, wo er sich vor dem Markteintritt des Billigfliegers EasyJet im Jahr 2002 befand.

Im internationalen Personenverkehr mit Deutschland wurde 2006 ein Pkm-Zuwachs von 10% verzeichnet. Dieses Wachstum ist wesentlich auf die neue gemeinsame Marketinggesellschaft Rheinalp von SBB und DB zurückzuführen. Positiv wirkte sich auch die Fussball-WM aus. Im Dezember 2006 wurde zudem zwischen Zürich und Stuttgart ein integraler Zwei-Stunden-Takt mit modernen ICE-T Zügen der DB eingeführt.

Erfreulich entwickelte sich schliesslich auch die Angebotspalette Swiss Travel System für den Incoming-Bereich: Erstmals wurde hier ein Umsatz von über CHF 50 Mio. erzielt.

Kundenzufriedenheit.

Bessere Noten von den Bahnbenützern. Die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit den Leistungen der SBB stieg um 0,8% auf 76,8%. Die Kundinnen und Kunden bewerteten dabei unter anderem das Sitzplatzangebot und die Sauberkeit der Züge, aber auch das Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Befragungsergebnisse fielen in allen Belangen tendenziell besser aus. Auch bei der Information der Reisenden im Störfall ergaben sich leicht verbesserte Werte.

Für die Verbesserung der Qualität der Kundeninformation baute die SBB im Berichtsjahr ein Operation Center Personenverkehr (OCP) auf. Darin sind die wesentlichen Funktionen des operativen Tagesgeschäfts im Personenverkehr der SBB an einem Ort zusammengefasst. Die Vereinfachung der Abläufe und die Verkürzung der Wege erleichtert Störungsmanagement und Kundeninformation wesentlich.

Erfolgreiche Tochtergesellschaften.

Cisalpino. Die gemeinsame Tochtergesellschaft von Trenitalia und SBB ist seit 2006 für alle Verbindungen im internationalen Personenfernverkehr zwischen der Schweiz und Italien verantwortlich. Auf 2006 wurde der Cisalpino-Verkehr zwischen den beiden Ländern ausgebaut. Es kamen neun zusätzliche Zugpaare zum Einsatz. Die Cisalpino-Flotte legte 2006 insgesamt 7,5 Mio. Zugkilometer zurück (+53%) und steigerte die Verkehrsleistung um 56% auf 1,4 Mia. Personenkilometer. Der Umsatz stieg um 48% auf CHF 237,9 Mio.

Tilo. Die im grenzüberschreitenden Regionalverkehr Schweiz-Italien tätige TILO SA verfügt infolge ungeklärter Rechtsfragen weiterhin über keinen direkten Netzzugang beziehungsweise über keinen EVU-Status in Italien. Entsprechend wurde Tilo im Berichtsjahr als Managementgesellschaft geführt, die ihre Betriebsleistungen von den Mutterhäusern SBB und Trenitalia bezog und zur Deckung der eigenen Kosten von den Mutterhäusern abgegolten wurde. Die SBB hofft, dass die offenen Fragen bald geklärt und Tilo spätestens 2008 in Italien den EVU-Status zugestanden erhält; dann könnte das neue, von der SBB für Tilo beschaffte Rollmaterial in die TILO SA überführt werden.

Thurbo. Das Streckennetz von Turbo umfasst das Gebiet von Sargans bis Koblenz und von Waldshut D und Schaffhausen bis ins Linthgebiet. Nördlich von Winterthur deckt Turbo den Verkehrsraum der S-Bahn Zürich ab. 2006 legten die Turbo-Züge insgesamt 336,7 Mio. Personenkilometer zurück (+8,5%). Der Umsatz belief sich auf CHF 144,3 Mio. (+7,6%).

Zentralbahn. 2006 war das erste volle Geschäftsjahr seit der Fusion von Brünigbahn und Luzern–Stans–Engelberg–Bahn zur Zentralbahn. Im Berichtsjahr steigerte die Zentralbahn die Zahl der Personenkilometer um 13,4% auf 118,7 Mio. Pkm. Der Umsatz belief sich – ohne die im Berichtsjahr ausbezahlten Versicherungsleistungen an die Unwetterschäden 2005 in der Höhe von CHF 7,5 Mio. – auf CHF 72 Mio.

RegionAlps. Die 2003 gegründete Regionalverkehrsanbieterin im Wallis steigerte 2006 die Verkehrsleistung auf 46,8 Mio. Personenkilometer (+11%). Der Umsatz lag mit CHF 25,3 Mio. um 3,3% höher als 2005. Mit der Ausbildung von eigenem Lokpersonal und der Beschaffung von neuem Rollmaterial bereitete sich RegionAlps gezielt auf die im Dezember 2007 anstehende Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels vor.

SBB GmbH. Die im Regionalverkehr in Süddeutschland tätige SBB GmbH erhöhte 2006 die Verkehrsleistung um 3,8% auf 174,3 Mio. Personenkilometer. Der Umsatz belief sich auf 33,5 Mio. Euro (+5%). Auf der Strecke Konstanz–Singen–Engen und im Wiesental (S-Bahn Basel) nahm die SBB GmbH 19 neue Triebzüge des Typs «Flirt» in Betrieb. Mit der Weiterführung der Wiesental-Strecke nach Basel SBB wurde im Dezember der direkte Anschluss an den Schweizer Fernverkehr hergestellt.

RailAway. Die SBB-Freizeitochter RailAway AG verkaufte 2006 insgesamt 1 046 238 Freizeitangebote (+33%) und überstieg damit erstmals die Millionengrenze. RailAway erzielte 2006 ohne die Tochtergesellschaft RailAway Incoming GmbH in Stuttgart D einen Umsatzrekord von CHF 181,8 Mio. (+2,3%).

Elvetino. Die in der Bahngastronomie tätige Elvetino AG setzte 2006 ein rigoroses Restrukturierungs- und Kostensenkungsprogramm um. Unter anderem wurde die Zahl der Railbar-Touren in den Zügen schrittweise reduziert; gleichzeitig verstärkte Elvetino das Verpflegungsangebot an den Bahnhöfen. 2006 wurde der Pilotversuch für Railbar-Kaffeemaschinen abgeschlossen. Die flächendeckende Umsetzung erfolgt 2007.

Switzerland Travel Centre (STC). Die SBB beteiligte sich 2006 als Mehrheitsaktionärin an der gemeinsamen Tochtergesellschaft von Schweiz Tourismus und SBB. STC bietet unter www.sbb.ch/travel Bahn- und Flugreisen, Hotelbuchungen und weitere Leistungen im Freizeitbereich an. Das Portal verzeichnete bereits kurz nach dem Start eine hohe Beachtung und viele Buchungen. Der Umsatz belief sich 2006 auf CHF 11,1 Mio.

Innovationen.

Mehr Komfort dank neuen Wagen. Das Rollmaterialangebot und der Reisekomfort in den Zügen der SBB werden laufend weiter verbessert. Für den Angebotsausbau der S-Bahn Zürich wurden 2006 die ersten 6 von 60 neuen Doppelstocktriebzügen in Betrieb genommen; im Frühjahr 2007 wird die Beschaffung von weiteren 90 bis 120 neuen Doppelstocktriebzügen sowie 113 Niederflur-Zwischenwagen für die bestehende Doppelstockflotte ausgeschrieben. Für die gesamtschweizerische Flotte der Nahverkehrspendelzüge (NPZ) wurden bei Bombardier Transportation (Schweiz) 140 neue klimatisierte Niederflurwagen bestellt; sie lösen die alten Zwischenwagen ab. Die Investitionssumme beläuft sich auf rund CHF 262 Mio.

Konstante Optimierung der Flotte. Bei der Fernverkehrflotte wurden die ICN-Kompositionen einem Sanierungsprogramm zur Werterhaltung und Verbesserung der Zuverlässigkeit sowie zur Steigerung der Geschwindigkeit auf 200 km/h unterzogen. Die IC-2000-Doppelstockwagen wurden revidiert und die Filzdecken ersetzt, was zu Vereinfachungen bei der Reinigung mit entsprechenden Kosteneinsparungen führte. Bei den Fahrzeugen für den Regionalverkehr wurde 2006 beschlossen, die Steuer- und Triebfahrzeuge der NPZ-

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Flotte einem «Refit»-Programm zu unterziehen; dabei soll unter anderem für CHF 64 Mio. eine Klimatisierung eingebaut werden.

Im Hinblick auf den neuen Lötschberg-Basistunnel wurden 2006 knapp CHF 80 Mio. in die Betriebssicherheit der SBB-Flotte investiert.

Operating. Namentlich im Fahrzeugunterhalt steht die SBB in scharfem Wettbewerb mit anderen Anbietern. Entsprechend müssen Arbeitstechniken und Abläufe stetig optimiert und die Produktivität gesteigert werden. So konnte zum Beispiel das Industrierwerk Olten als Folge eines Optimierungsprogramms 2006 die Produktivität um 12% erhöhen.

E-Business. Mit jährlich über 20 Millionen Pageviews ist www.sbb.ch eine der meistbesuchten Internetadressen der Schweiz. Das Angebot an Dienstleistungen und Informationen auf dieser Seite wurde 2006 weiter ausgebaut.

Das Firmenportal SBB Businesstravel, das vor zwei Jahren für das Business-to-Business-Geschäft lanciert wurde, verzeichnete 2006 einen Umsatz von CHF 43 Mio.; die Zahl der Businesstravel-Kunden erhöhte sich auf 976 (2005: 371).

Auch ausserhalb der Business-Welt steigt die Bedeutung der Online-Absatzkanäle stetig. Entsprechend entwickelt die SBB diesen Absatzkanal laufend weiter: Im Berichtsjahr wurde das Reiseportal www.sbb.ch/travel eröffnet.

Mehr Veranstaltungstickets am Schalter und online. Die SBB bietet den Kundinnen und Kunden seit Jahren in Zusammenarbeit mit TicketCorner an den Schaltern und im Internet Veranstaltungstickets zum Kauf an. Im Berichtsjahr wurde beschlossen, dieses Angebot zu erweitern. Ab Frühjahr 2007 werden auf den SBB-Kanälen auch Veranstaltungskarten von VisionOne und CTS Eventim verkauft. Damit ist die SBB in der Schweiz die führende Verkaufsorganisation mit dem breitesten Angebot an Veranstaltungstickets.

Billette und Abonnemente: mehr Stammkunden.

Die SBB ist in der Bevölkerung der Schweiz stark verankert. Jeder zweite Erwachsene ist Stammkunde der SBB und besitzt ein General- oder Halbtaxabo oder ein Abonnement für einen Tarifverbund.

Generalabonnements. Erstmals waren im vergangenen August in der Schweiz mehr als 300 000 Generalabonnements (GA) im Umlauf. Bis zum Jahresende stieg die Zahl weiter auf insgesamt 316 731 GA; das sind 8,4% mehr als im Vorjahr. Der Verkehrsertrag wurde um CHF 41,1 Mio. (+9,2%) gesteigert.

Halbtaxabonnements. Auch bei den Halbtaxabonnements wurden Rekordwerte erzielt: Ende 2006 befanden sich 2 051 922 Halbtaxabos im Umlauf. Das entspricht gegenüber 2005 einer Zunahme um 2,6%. Der Verkehrsertrag sank, bedingt durch die starken Verlagerungen vom 2-Jahres- zum 3-Jahres-Halbtax, um 1,9 Mio. CHF (-1,2%).

Einzelbillette. 2006 stieg der Umsatz mit Einzelbilletten zum Normaltarif um CHF 35,1 Mio. (+6,0%), wobei die 1. Klasse einen überproportionalen Anstieg verzeichnete. Gründe für dieses positive Ergebnis sind zum einen der anhaltende Erfolg von Bahn 2000 und zum anderen die positive Konjunkturlage.

Tageskarten. Mit den Tageskarten zum Halbtaxabonnement wurde ein Ertrag von CHF 7,6 Mio. (+13,6%) erzielt. Ermöglicht wurde dieses Ergebnis unter anderem durch die erfolgreichen Tageskartenaktionen im Herbst 2006 und die kontinuierlich steigenden Umlaufzahlen der Tageskarte Gemeinde.

Jugend. Gut 3% mehr Jugendliche als im Vorjahr erwarben ein Gleis7-Abonnement. Die Zahl der registrierten Benutzerinnen und Benutzer der Website Gleis7.ch konnte im vierten Jahr gar um 30% auf 249 000 gesteigert werden. Die Kinderplattform MagicTicket zählt bereits 506 500 Mitglieder.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Sinkende Mitarbeiterzahl. Der Personalbestand von SBB Personenverkehr (inkl. Tochtergesellschaften und Beteiligungen) nahm im Geschäftsjahr 2006 ab. Gleichzeitig wurden wie erwähnt die Leistungen ausgebaut. Entsprechend steigerte sich die Produktivität.

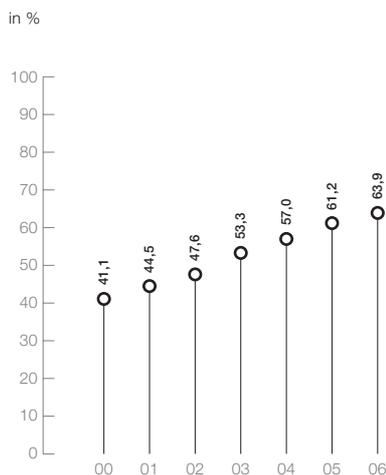
Die Zahl der Vollzeitstellen ging von 12 605 (2005) auf 12 287 zurück. Namentlich im Verwaltungsbereich und bei Elvetino wurden im Rahmen von Optimierungsprozessen Stellen eingespart.

Zudem führte der Übergang der Pensionskasse SBB zum Beitragsprimat per 1.1.2007 im Berichtsjahr zu überdurchschnittlich vielen Frühpensionierungen. Durch die Auslagerung der Aus- und Weiterbildung des Lokpersonals zu login wurde die Mitarbeiterzahl von SBB Personenverkehr weiter reduziert.

Ausblick 2007.

Die SBB rechnet im Personenverkehr auch für 2007 mit erfreulichen Entwicklungen. Die Nachfrage nach SBB-Reisen dürfte in allen relevanten Verkehrsmärkten weiter zunehmen. Der Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wird auch dank der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels einen weiteren Ausbau des Angebots bringen. Da die finanziellen Mittel der öffentlichen Hand weiterhin knapp bemessen sind, müssen Mehrkosten und Teuerung vor allem über ein Mengenwachstum und Preissmassnahmen finanziert werden. Die Fahrpreise im öffentlichen Verkehr werden deshalb per Dezember 2007 um durchschnittlich 3,1 % (Einzelbillette, Mehrfahrkarten, Gruppenbillette) beziehungsweise 3,6 % (Generalabonnements) angehoben.

Entwicklung Anteil Billettverkäufe an Automaten



Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Güterverkehr: erstmals mehr als 12 Mia. Nettotonnenkilometer.

SBB Cargo konnte 2006 die negative Entwicklung des Vorjahres stoppen und die Produktivität markant erhöhen. Das Unternehmen übertraf mit einer Transportleistung von 12,34 Mia. Nettotonnenkilometern erstmals die 12-Mia.-Grenze (+7,5%). Dazu beigetragen haben der Ausbau in Deutschland und Italien, der Containerboom im internationalen Güterverkehr, die anhaltend hohe Nachfrage nach Stahltransporten in Europa sowie die positive Entwicklung der Konjunktur vor allem im letzten Quartal. In der Schweiz nahm die Verkehrsleistung um 6,5% zu, obschon das Bediennetz auf 323 Zustellpunkte fokussiert wurde.

SBB Cargo steigerte die Verkehrsleistung um 1,5% auf CHF 1005,9 Mio. (Vorjahr: CHF 991,2 Mio). Durch die konsequente Umsetzung eines Kostensenkungsprogramms – Senkung der Strukturkosten und Fokussierung des Bediennetzes im Wagenladungsverkehr Schweiz – senkte SBB Cargo den Betriebsaufwand. Gleichzeitig wurde die Verkehrsleistung erhöht. Diese Produktivitätssteigerung führte zu einem deutlich besseren Ergebnis. Der ausgewiesene Verlust beträgt CHF –37,3 Mio. gegenüber CHF –165,7 Mio. im Vorjahr. Damals war das Ergebnis allerdings mit Restrukturierungsrückstellungen von CHF 110 Mio. belastet gewesen. Der Bund entrichtete im Berichtsjahr CHF 27 Mio. weniger Trassenpreissubventionen für den Schweizer Binnenverkehr.

Die Deutsche Bahn beendete einseitig und kurzfristig auf April 2006 die Zusammenarbeit mit SBB Cargo im so genannten Kooperationsverkehr, womit bisherige Verkehrsleistungen von SBB Cargo für an der Grenze übernommene DB-Verkehre in der Schweiz entfielen. Die dadurch entstandenen Verluste konnten mit Erträgen aus neu akquirierten Transportaufträgen teilweise kompensiert werden.

Noch bessere Ausrichtung auf Kunden. SBB Cargo beschloss, sich auf Anfang 2007 noch besser an den Kunden zu orientieren und die Organisation zu gliedern in die Geschäftsbereiche «Schweiz», «International» und «Instandhaltung» (vormals Service Rollmaterial).

Deutschland und Italien: internationales Angebot ausgebaut.

SBB Cargo konnte in Deutschland und in Italien erneut wachsen. In Deutschland steigerte das Unternehmen die Verkehrsleistung um 29,5% und in Italien um 16,8%. Erstmals in der Unternehmensgeschichte wurden im Berichtsjahr 30% der Transportleistung ausserhalb der Schweiz erbracht. Insgesamt wuchs die Verkehrsleistung im internationalen Nord-Süd-Geschäft um 8,0% auf 8,2 Mia. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 7,59 Mia. Nettotonnenkilometer). Der Umsatz stieg um 2,4%. Insgesamt verkehrten Ende 2006 in Deutschland wöchentlich 410 Züge (Vorjahr: 360 Züge). In Italien waren es 380 Züge pro Woche (Vorjahr: 260 Züge).

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Ländergesellschaften

Nettotonnenkilometer in Mio.	2006	2005	Veränderung
SBB Cargo AG (Schweiz)	8 439,5	8 570,6	-1,5%
SBB Cargo			
Deutschland GmbH	2 983,4	2 303,8	29,5%
SBB Cargo Italia Srl	710,4	608,0	16,8%
Einkauf bei Dritten	211,1	264,1	-20,1%
Total	12 344,4	11 482,4	7,5%

Das Unternehmen baute im Berichtsjahr das internationale Angebot im Wagenladungsverkehr und beim Gütertransport von und zu Produktionsstandorten der Kunden ohne Gleisanschluss (Haus-Haus-Verkehr) stark aus. Ab Mai 2006 wurden weitere Wirt-

Güterverkehr: das Wichtigste in einem Zug.

- Nie war die Transportleistung von SBB Cargo höher: 12,34 Mia. Nettotonnenkilometer (+7,5 %).
- In Deutschland stieg die Verkehrsleistung um 29,5 %, in Italien um 16,8 %.
- In der Schweiz nahm die Verkehrsleistung um 6,5 % zu.
- SBB Cargo wies 2006 einen Verlust von CHF -37,3 Mio. aus.

Güterverkehr: strategische Ziele.

- Konsequente Umsetzung der eingeschlagenen Transitstrategie im internationalen Nord-Süd-Verkehr.
- Flächendeckendes Angebot im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Betriebs im Markt Schweiz. Produktivitätssteigerung und moderates Wachstum.
- Erwirtschaftung eines ausgeglichenen Ergebnisses.

Güterverkehr SBB Cargo im Überblick¹

Geldwerte in Mio. CHF	2006	2005	2004
Betriebsertrag	1 228,5	1 226,5	1 333,9
<i>davon Verkehrsertrag</i>	1 005,9	991,2	1 102,7
Betriebsaufwand	1 258,2	1 392,9	1 337,7
Betriebsergebnis	-29,6	-166,4	-3,8
EBIT	-29,2	-158,4	-1,4
Jahresergebnis	-37,3	-165,7	-2,8
Brutto-Investitionen	132,2	176,0	224,6
Mitarbeitende ²	Anzahl 4 596	4 872	4 869

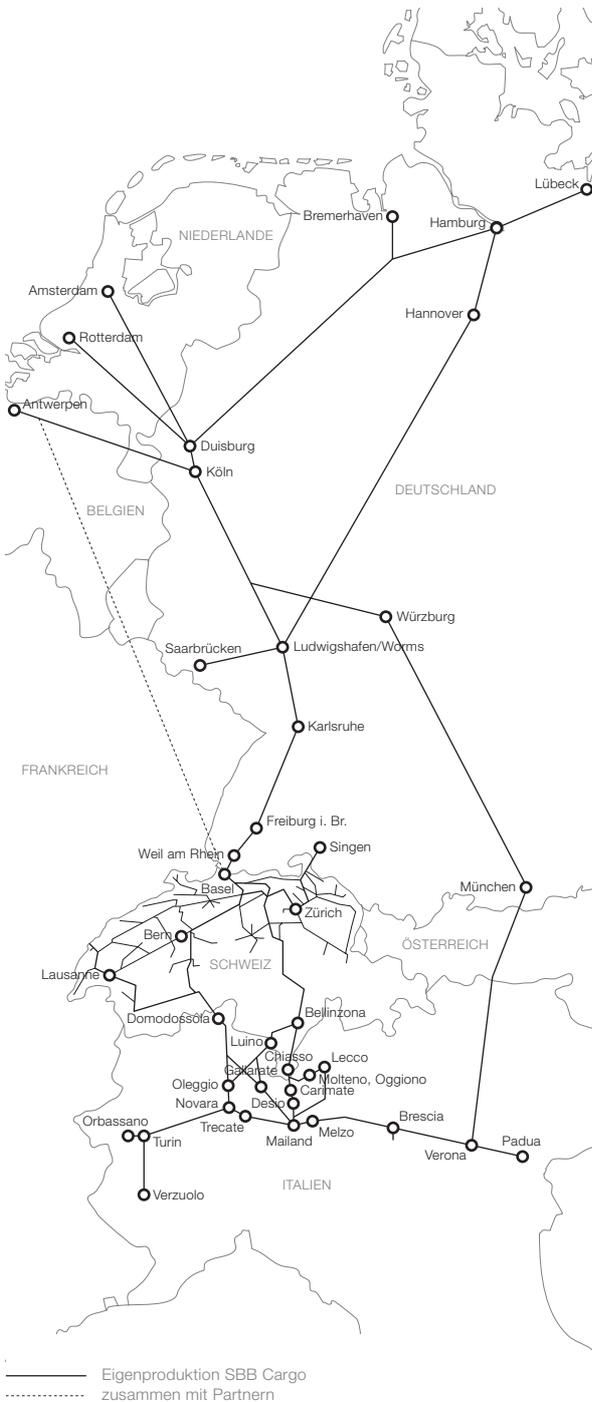
¹ Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.
² Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Geschäftsfeldern

Nettotonnenkilometer in Mio.	2006	2005	Abweichung in %
Total	12 344,4	11 482,4	7,5
Geschäftsfeld Binnen	4 145,2	3 890,5	6,5
Geschäftsfeld Nord-Süd	8 199,2	7 591,9	8,0
Total Geschäftsfeld Binnen	4 145,2	3 890,5	6,5
Binnenverkehr Wagenladungsverkehr	1 705,4	1 672,1	2,0
Binnenverkehr Ganzzüge	524,5	543,8	-3,5
Binnenverkehr Kombi	369,0	339,9	8,6
Importverkehr Wagenladungsverkehr	746,8	627,5	19,0
Importverkehr Wagenladungsverkehr Kombi	241,9	241,5	0,2
Exportverkehr Wagenladungsverkehr	449,3	351,9	27,7
Exportverkehr Wagenladungsverkehr Kombi	108,2	113,9	-5,0
Total Geschäftsfeld Nord-Süd	8 199,2	7 591,9	8,0
Transitverkehr Wagenladungsverkehr/Ganzzüge	1 298,1	1 404,6	-7,6
Transitverkehr Kombi	5 817,3	5 329,9	9,1
Importverkehr Ganzzüge	672,7	653,8	2,9
Importverkehr Ganzzüge Kombi	71,5	25,0	186,1
Exportverkehr Ganzzüge	92,8	92,3	0,5
Exportverkehr Ganzzüge Kombi	95,3	86,2	10,6
Binnenverkehr im Ausland	151,5		

02	Vorwort
06	Gotthardbahn
08	Personenverkehr
14	Güterverkehr
20	Infrastruktur
26	Immobilien
32	Impressionen Nord/Süd
46	Strategie/Zielerreichung
50	Leistungen öffentl. Hand
52	Pensionskasse
54	Personal/Soziales
58	Umwelt/Nachhaltigkeit
60	Sicherheit
63	Risikomanagement
64	Corporate Governance
75	Jahreschronik
79	Finanzbericht

Durch SBB Cargo bedientes Netz



schaftsräume an das SBB Cargo-Netz angeschlossen. In Deutschland waren dies die Regionen Bodensee (mit Singen), Baden (mit Karlsruhe) und Ostholstein (mit Lübeck). In der Region Rhein-Main (mit Worms) und im Ruhrgebiet wurden die Aktivitäten verstärkt. In Italien kamen die weitere östliche Lombardei (mit Brescia) und das Piemont (mit Turin) hinzu. Damit vervollständigte das Unternehmen seine bis anhin schon vielfältigen Verbindungen zwischen wichtigen Wirtschaftszentren und Ballungsräumen.

Kombinierter Verkehr. Der Trend im internationalen Güterverkehr, Waren zunehmend in Containern zu transportieren, setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Entsprechend steigerte SBB Cargo die Transportleistung in diesem Segment um über 10% gegenüber dem Jahr 2005.

Seit Frühling 2006 fährt SBB Cargo in eigener Transportverantwortung für ERS Railways Containerzüge mit eigenen Lokomotiven von Basel bis Padua und Melzo (bei Mailand). Seit Sommer zieht SBB Cargo Containerzüge für den italienischen Kombi-Operator Hannibal SpA von Mannheim nach Melzo und für die Hupac AG neu von Lübeck nach Novara. Seit Herbst verantwortet SBB Cargo neu Containerzüge auf der Strecke Antwerpen–Padua, die über den Brenner geführt werden. Zudem baute SBB Cargo 2006 die Leistungen ab den Nordseehäfen mit Zielort Gallarate stark aus.

Seit Dezember fährt SBB Cargo für Intercontainer (ICF) wöchentlich Containerzüge von Hamburg/Bremerhaven nach Rekingen beziehungsweise Frenkendorf und zurück.

Für RAlpin, die Betreiberin der rollenden Landstrasse zwischen Freiburg im Breisgau und Novara, fährt SBB Cargo neu Züge auf dem italienischen Abschnitt zwischen Domodossola und Novara.

Transporte für die Stahlindustrie. Stahltransporte auf der Schiene wurden auch im Jahr 2006 stark nachgefragt. SBB Cargo konnte die Leistung bei den Stahltransporten im Vergleich zum Vorjahr um über 12% steigern. Das Verkehrswachstum führte SBB Cargo an die Grenze der Wagenkapazität. Der europaweite Engpass an geeigneten Wagen setzte einem weiteren Wachstum Grenzen.

SBB Cargo konnte auf der Nord-Süd-Achse Verkehre ausbauen und neue gewinnen. So transportiert das Unternehmen für die ThyssenKrupp Stahl AG gerollten Stahl (so genannte Coils) ab Werken im Raum Duisburg neu auch nach Turin.

In Norditalien gelang es, bei verschiedenen Stahlanbietern Süd-Nord-Verkehre für Coils zu akquirieren. Damit lassen sich jetzt jene Wagen, die deutschen Stahl nach Italien bringen, effizienter einsetzen.

Linksrheinischer Verkehr. Für den linksrheinischen Verkehr ab Muizen (Belgien) via Metz bis Basel gründeten die Partnerbahnen SNCF Fret (Frankreich), B Cargo (Belgien), CFL (Luxemburg) und SBB Cargo im April gemeinsam die Gesellschaft Sibelit. Sibelit optimiert die bestehenden Ressourcen der Mutterhäuser. Nicht vorgesehen ist, Lokomotiven und Lokomotivführer von SBB Cargo einzusetzen.

Alpenquerender Verkehr. SBB Cargo transportierte im Berichtsjahr 17,21 Mio. Nettotonnen Güter (Vorjahr: 16,74 Mio. Nettotonnen) durch die Alpen. Mit der leichten Zunahme von 2,8% gelang es, einen mehrjährigen Trend zu brechen. Sie widerspiegelt die erfolgreiche Akquisition von Neuverkehren sowie das erhöhte Transportaufkommen aufgrund der Konjunktur. Die Verkehrsleistung stieg um 9,0% auf 8006 Mio. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 7344 Mio. Nettotonnenkilometer). Diese überproportionale Steigerung zeigt, dass die Züge über eine längere Distanz als im Vorjahr verkehrten.

Alpenquerender Güterverkehr SBB Cargo

Transportvolumen in Mio. t	2006	2005	Veränderung
Wagenladungen	5,95	6,36	-6,4 %
Unbegleiteter			
kombinierter Verkehr	10,55	9,60	9,9 %
Rollende Landstrasse	0,71	0,78	-9,0 %
Total	17,21	16,74	2,8 %

Verkehrsleistung in Mio. tkm	2006	2005	Veränderung
Wagenladungen	1919	1904	0,8 %
Unbegleiteter			
kombinierter Verkehr	5852	5181	13,0 %
Rollende Landstrasse	235	259	-9,3 %
Total	8006	7344	9,0 %

Schweiz: Wagenladungsverkehr wächst.

In der Schweiz steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung um 6,5% auf 4,15 Mia. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 3,89 Mia. Nettotonnenkilometer). Auch der Wagenladungsverkehr wuchs trotz Fokussierung des Netzes mit einem Plus von 9,4% stark. Das Wachstum erhöhte die Auslastung des Netzwerkes im schweizerischen Wagenladungsverkehr deutlich. Damit konnte SBB Cargo die Produktivität in diesem Segment markant erhöhen. Der Umsatz wurde um 0,8% gesteigert.

Erfolgreiche Einführung des neuen Bediennetzes. SBB Cargo führte per 28. Mai 2006 das neue Bediennetz für den Wagenladungsverkehr Schweiz reibungslos ein. Das Netz fokussiert auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft und umfasst 323 Zustellpunkte. Darüber hinaus wurden 200 sogenannte Kundenlösungen, das heisst flexible Bedienkonzepte ausserhalb des Grundnetzes, vereinbart. Damit steht der Wagenladungsverkehr in der Schweiz auf einer neuen Basis und ist wettbewerbsfähiger.

Weniger Rüben, weniger Aushubmaterial. Die Rüben-ernte fiel im Berichtsjahr als Folge des heissen Sommers schwächer aus als im Vorjahr. Das führte dazu, dass SBB Cargo weniger Zuckerrüben von den Verladeorten in die Fabriken transportierte.

Der Baufortschritt bei grossen Baustellen wie beispielsweise derjenigen der Westumfahrung Zürich sorgte für eine signifikante Abnahme der Transportleistungen in diesem Segment.

Import: Autos und Bananen. Für STVA verantwortet SBB Cargo einmal wöchentlich einen Ganzzug mit Autos vom belgischen Zeebrugge nach Safenwil. Die Strecke Zeebrugge-Aachen fährt B Cargo als beauftragter Beförderer, SBB Cargo produziert ab Aachen selber.

Migros, das grösste Schweizer Detailhandelsunternehmen, hat sich entschieden, den Bedarf an Bananen auf der Schiene zu importieren. SBB Cargo bringt zweimal wöchentlich Wagengruppen in die Schweiz.

02	Vorwort
06	Gotthardbahn
08	Personenverkehr
14	Güterverkehr
20	Infrastruktur
26	Immobilien
32	Impressionen Nord/Süd
46	Strategie/Zielerreichung
50	Leistungen öffentl. Hand
52	Pensionskasse
54	Personal/Soziales
58	Umwelt/Nachhaltigkeit
60	Sicherheit
63	Risikomanagement
64	Corporate Governance
75	Jahreschronik
79	Finanzbericht

Geschäftsbereich Instandhaltung: erster Schritt zur Neupositionierung.

Im Berichtsjahr trieb SBB Cargo die Neupositionierung des Geschäftsbereichs Instandhaltung (vormals Service Rollmaterial) weiter voran und begann mit deren Umsetzung. Mit der Neupositionierung begegnet SBB Cargo dem Nachfragerückgang bei den Unterhaltsleistungen von Lokomotiven und dem steigenden Konkurrenzdruck beim Grossunterhalt von Güterwagen.

Das Industriewerk Bellinzona bleibt das Kompetenzzentrum für den Grossunterhalt von älteren und modernen Streckenlokomotiven. Neu wird auch der Grossunterhalt von Güterwagen an diesem Standort konzentriert. Die Produktivität im Industriewerk soll durch weitere Massnahmen verbessert werden.

Am Standort Biel soll der Unterhalt von Rangierlokomotiven, Dienstfahrzeugen mit Dieselmotoren und Kesselwagen weitergeführt und gestärkt werden. Dieses Geschäft wird SBB Cargo als Minderheitsaktionär zusammen mit einem Industriepartner betreiben.

Die Serviceleistungen für den laufenden Betrieb werden künftig an den Standorten Muttenz, Rangierbahnhof Limmattal, Lausanne und Chiasso erbracht. Die Serviceanlage Lugano-Vedeggio wird aufgehoben, jene in Biel nutzt SBB Personenverkehr weiter. Die Serviceanlage in Erstfeld wird bis zur Eröffnung des Gotthardbasistunnels weiterbetrieben. Die mobilen Equipen, welche die Unterhaltsarbeiten direkt am Fahrzeug vor Ort erbringen können, wurden weiter ausgebaut.

Rollmaterial: neue Lokomotiven und Schiebewandwagen.

Lokomotiven. Im Berichtsjahr wurden die letzten 15 der im Jahr 2001 und 2002 bei Bombardier Transportation bestellten 50 Zweisystemlokomotiven Re 482 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr Deutschland-Schweiz ausgeliefert. Diese 15 Maschinen verfügen über eine Österreich-Zulassung und können beispielsweise für den Verkehr über den Brenner eingesetzt werden.

Im Zuge der ordentlichen Revisionen wurden erste Fahrzeuge vom Typ Re 420, 620 und 484 mit ETCS ausgerüstet (Investitionsvolumen: CHF 37,0 Mio.) und die Führerstände bei den Re 420 klimatisiert (Investitionsvolumen: CHF 12,0 Mio.).

Güterwagen. SBB Cargo übernahm den 1000. Schiebewandwagen, den die Firma Greenbrier Europe in ihrem Auftrag baute. Damit ist die Serie, die im Jahr 2003 bestellt worden war, komplett.

Im Weiteren investierte SBB Cargo CHF 35,5 Mio. in 200 vierachsige Schiebewandwagen. 150 des Typs ohne Schiebewände (Habbiins) wurden in den Wagenpool von Transwaggon (TWA) eingegliedert. SBB Cargo-Kunden erhalten durch die neue Kooperation mit TWA Zugriff auf deren gesamten Wagenpark von rund 5000 Schiebewandwagen mit unterschiedlichen Spezifikationen. Damit können Wagen effektiver eingesetzt werden.

Kundenzufriedenheit und Qualität: substantielle Verbesserungen.

SBB Cargo setzte das Massnahmenprogramm «Kundenzufriedenheit plus» um und erreichte in ausgewählten Bereichen substantielle Verbesserungen. Beispielsweise konnten die Verfügbarkeit von offenen Güterwagen (E-Wagen) im Sommer und Herbst verbessert, der Service im Kunden Service Center gezielt gestärkt und die Pünktlichkeit im Nord-Süd-Verkehr erhöht werden.

International. Im Berichtsjahr wurde methodisch und inhaltlich die Zufriedenheit der Kunden im Transit- und im internationalen Verkehr anders gemessen als im Jahr 2005. In der Tendenz vergleichbar ist der Wert der spontanen Zufriedenheit. Erreicht wurde erneut ein sehr guter Wert von 7,91 auf einer Zehnerskala (Vorjahr: 7,94). Die befragten Unternehmen gaben an, dass Zuverlässigkeit und Qualität zu den wichtigsten Kriterien für die Wahl eines Transportdienstleisters gehören. Verbesserungen wünschen sich die Kunden bei den Antwortzeiten für Angebote, bei der Verfügbarkeit von Wagen und beim Management von Beschwerden.

Schweiz. Die Zufriedenheit der Schweizer Kunden mit SBB Cargo stieg im Jahr 2006 trotz weit reichender Reorganisation im Schweizer Zustellnetz signifikant. Sie erreichte einen gemittelten Durchschnittswert von 7,32 auf der Zehnerskala (Vorjahr: 6,89). Der Wert ist damit auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2003. Alle Qualitätsfaktoren wie Zuverlässigkeit, Beratungskompetenz usw. wurden besser bewertet als im Vorjahr. Weniger gut beurteilt wurden unter anderem das An-

sehen und das Image von SBB Cargo, die Dauer von Beschwerdenlösungen und Rechnungskorrekturen, das Preis-Leistungs-Verhältnis von Transporttarifen und Zusatzleistungen.

Pünktlichkeit. Im internationalen Nord-Süd-Verkehr konnte die Pünktlichkeit von SBB Cargo für Kunden mit Qualitätsvereinbarungen bei höherer Verkehrsleistung im Berichtsjahr auf 81% gesteigert werden; vier von fünf Zügen gelangten damit pünktlich oder mit maximal einer Stunde Verspätung an ihren Bestimmungsort. Im Vorjahr hatte der entsprechende Wert noch bei 75% gelegen. SBB Cargo verbesserte damit für ihre Kunden die Qualität auf der europäischen Nord-Süd-Achse weiter. Ziel ist es, hier eine Pünktlichkeit von 85% zu erreichen.

Im schweizerischen Binnenverkehr wurde die Pünktlichkeit der Güterzüge ebenfalls weiter verbessert: Im Wagenladungsverkehr erreichten 96% der Güterzüge (Vorjahr: 93,6%) den Zielbahnhof pünktlich oder mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Bei den Cargo-Express- und den Postzügen verkehrten 97,5% aller Züge pünktlich (Vorjahr: 97,8%).

Personal: Abbau in der Schweiz, Zunahme in Deutschland.

Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ging gegenüber dem Vorjahr um 5,7% zurück und betrug inklusive Tochtergesellschaften 4596 Vollzeitstellen (Vorjahr: 4872).

Schweiz. Mit dem Restrukturierungsprogramm reduzierte SBB Cargo in der Schweiz die Anzahl Stellen um 11,2% auf 4093 Vollzeitstellen (Vorjahr: 4611). Damit können jährlich Kosten in der Höhe von rund CHF 50 Mio. eingespart werden.

Deutschland. Der Personalbestand stieg um 26,1% auf 140 Vollzeitstellen (Vorjahr: 111). Eingestellt wurden vor allem Lokomotivführer und Rangiermitarbeiter.

Italien. In Italien gelang der angestrebte Ausbau der personellen Ressourcen nicht. Der Personalbestand sank sogar um 1,9% auf 154 Vollzeitstellen (Vorjahr: 157). Konkurrenten warben Mitte Jahr ausgebildete Lokführer ab.

Neue Berufsbilder. SBB Cargo nutzte die Veränderungen in der Eisenbahnproduktion als Chance und definierte zusammen mit der Personalkommission und den Gewerkschaften neue, zukunftsgerichtete Berufsbilder der drei Grundberufe «Lokführer Cargo», «technischer Kontrolleur Cargo» und «Spezialist regionale Cargo-Produktion». Die Umsetzung erfolgte auf den 1. Januar 2007.

Neuer GAV SBB Cargo. Das Jahr 2006 war geprägt durch lange und schwierige Gesamtarbeitsvertragsverhandlungen, die kurz vor Jahresende abgeschlossen werden konnten.

SBB Cargo Italia gelang es, mit den Gewerkschaften einen Gesamtarbeitsvertrag abzuschliessen. Er entspricht den Bedürfnissen einer modernen Güterbahn.

Ausblick 2007.

SBB Cargo strebt in der Schweiz ein moderates, in Deutschland und in Italien ein starkes Wachstum an. Die neuen Angebote im internationalen Wagenladungsverkehr sollen gefestigt und weiterentwickelt werden.

Die Reorganisation mit der stärkeren Ausrichtung auf die Kunden wird umgesetzt mit dem Ziel, die Beziehungen enger zu gestalten und das Auftragsvolumen zu vergrössern.

Die Neupositionierung des Bereichs Instandhaltung (vormals Service Rollmaterial) soll weiter umgesetzt werden.

02	Vorwort
06	Gotthardbahn
08	Personenverkehr
14	Güterverkehr
20	Infrastruktur
26	Immobilien
32	Impressionen Nord/Süd
46	Strategie/Zielerreichung
50	Leistungen öffentl. Hand
52	Pensionskasse
54	Personal/Soziales
58	Umwelt/Nachhaltigkeit
60	Sicherheit
63	Risikomanagement
64	Corporate Governance
75	Jahreschronik
79	Finanzbericht

Infrastruktur: Pünktlichkeit und verbesserte Kundeninformation.

SBB Infrastruktur schloss das Berichtsjahr mit einem Jahresergebnis von CHF 91,8 Mio. ab, CHF 74,4 Mio. mehr als im Vorjahr. Davon entfallen CHF 33,4 Mio. auf Sondereinflüsse. Auch die Qualität wurde verbessert: Die Zahl der Störungen ging zurück, die Pünktlichkeit wurde erhöht und die Kundeninformation in den Bahnhöfen ausgebaut. Die Auslastung des Bahnnetzes nahm um 0,7 % zu und erreichte mit 152 Mio. Trassenkilometern einen Höchstwert.

SBB Infrastruktur erzielte 2006 einen Betriebsertrag von CHF 3065,5 Mio., CHF 2,5 Mio. mehr als im Vorjahr. Das Jahresergebnis fiel mit CHF 91,8 Mio. um CHF 74,4 Mio. höher aus, wobei rund 33,4 Mio. auf Sondereinflüsse (Auflösung von Rückstellungen usw.) entfallen. Der Verkehrsertrag nahm um CHF 34,5 Mio. auf CHF 710,6 Mio. zu. Hintergrund dieser Entwicklung war die gute Konjunkturlage, die zu Mehrverkehr im Personenverkehr und zu besser ausgelasteten Zügen im Güterverkehr führte. Gleichzeitig reduzierte SBB Infrastruktur die Trassenpreise um CHF 18 Mio. durch das Verrechnen tieferer Energiesätze.

Die Leistungen des Bundes an SBB Infrastruktur stiegen – bedingt durch den höheren Abschreibungsbedarf bei den neuen Bahn-2000-Ausbauten – um CHF 12,1 Mio. auf insgesamt CHF 1211,4 Mio. an. In der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB für die Periode 2003–2006 waren ursprünglich Bundesbeiträge von CHF 6025 Mio. geplant. Nach wiederholten Budgetkürzungen bezahlte der Bund für die vereinbarten Leistungen 2003–2006 schliesslich CHF 5575 Mio.

Qualität. 2006 erreichten 96,2 % der Reisezüge den Zielbahnhof mit weniger als 5 Minuten Abweichung vom Fahrplan (2005: 95,7 %). An Werktagen lagen die Werte mit 95,9 % leicht darunter. Der auf der Intercitystrecke Bern–Zürich geltende strenge Wochentag-Zielwert von weniger als 3 Minuten Ankunftsverspätung für 90 % für IC-Züge wurde mit 87,1 % verfehlt. Neben Betriebsstörungen führte namentlich die starke Belegung der Strecke Olten–Zürich zu Verspätungen.

Im Güterverkehr auf dem SBB-Netz (SBB Cargo und Dritte) wurde der Zielwert von 90 % der Züge mit weniger als 30 Minuten Verspätung mit 89,2 % knapp verfehlt. Im Binnenverkehr wurde die Zielvorgabe von 92 % mit 92,8 % übertroffen, im internationalen Transitverkehr lag die Pünktlichkeit mit 70,6 % deutlich unter der Zielvorgabe von 80 %. Hauptursache waren einerseits die «importierten» Verspätungen ab Vorbahnen im Ausland und andererseits Störungen an Anlagen und Rollmaterial in der Schweiz.

Einen wesentlichen Beitrag zur besseren Pünktlichkeit leistete SBB Infrastruktur im Bereich der Sicherungsanlagen. Der negative Trend der Vorjahre konnte durch eine Summe von Massnahmen gebrochen werden. Innert Jahresfrist ging die Zahl der durch Störungen an Sicherungsanlagen verursachten Verspätungsminuten um 30 % zurück: von 35 000 auf 24 000 Minuten pro Monat.

Infrastruktur: das Wichtigste in einem Zug

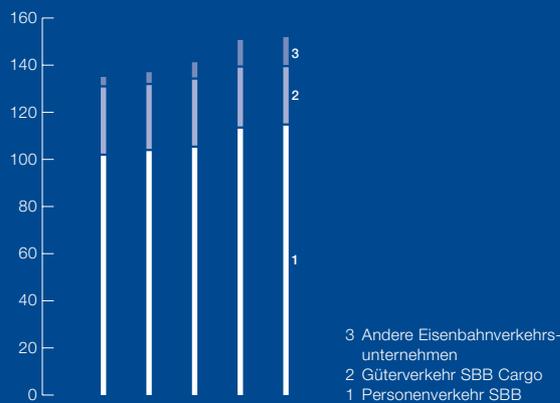
- 2006 wurden auf dem SBB-Netz 152 Mio. Trassenkilometer zurückgelegt (+0,7%).
- Die Qualität nahm zu: weniger Störungen, höhere Pünktlichkeit.
- Neben der SBB nutzten weitere 29 Unternehmen das SBB-Netz.
- Das Jahresergebnis belief sich auf CHF 91,8 Mio.

Infrastruktur: strategische Ziele.

- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit.
- Förderung der Interoperabilität und der technischen Entwicklung und Innovation.
- Steigerung der Effizienz der Subventionen.

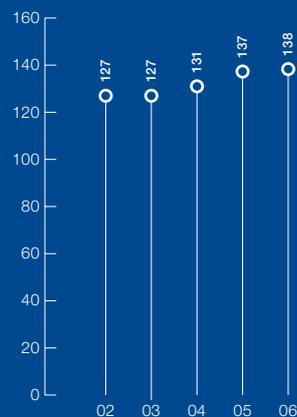
Entwicklung verkaufte Trassenkilometer

Mio. Trassenkilometer



Entwicklung Zugsdichte

Anzahl Züge pro Tag und Strecke



SBB Infrastruktur im Überblick¹

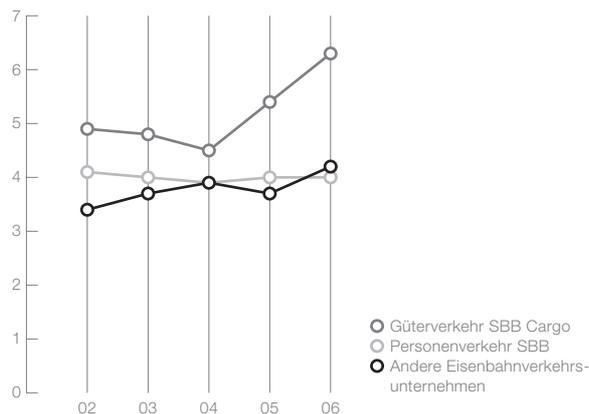
	2006	2005	2004
Geldwerte in Mio. CHF			
Betriebsertrag	3 065,5	3 063,0	3 043,5
davon Infrastrukturbenützung	633,5	639,1	539,5
Betriebsaufwand	3 156,5	3 217,3	3 129,9
Betriebsergebnis	-91,0	-154,2	-86,4
EBIT	-91,1	-157,9	-94,9
Jahresergebnis	91,8	17,4	43,7
Brutto-Investitionen	1 420,4	1 465,0	1 593,5
Mitarbeitende ²	Anzahl 9 170	8 998	9 221

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

02	Vorwort
06	Gotthardbahn
08	Personenverkehr
14	Güterverkehr
20	Infrastruktur
26	Immobilien
32	Impressionen Nord/Süd
46	Strategie/Zielerreichung
50	Leistungen öffentl. Hand
52	Pensionskasse
54	Personal/Soziales
58	Umwelt/Nachhaltigkeit
60	Sicherheit
63	Risikomanagement
64	Corporate Governance
75	Jahreschronik
79	Finanzbericht

Trassenpreisentwicklung

Preise Trassenkilometer und Kunden in CHF



Ertrag aus der Infrastrukturbenutzung

Mio. CHF



Märkte, Marktanteil.

Schwerere Güterzüge. Die Zahl der auf dem Netz der SBB zurückgelegten Trassenkilometer stieg auf 152 Mio. (+0,7%). Im Reiseverkehr betrug die Zunahme 1,1%. Im Güterverkehr ergab sich eine Abnahme von 0,8%, doch erhöhte sich dank besserer Auslastung das Durchschnittsgewicht pro Güterzug um 3,7% auf 889 Tonnen.

Die Trassenkilometer von SBB Personenverkehr (mit Töchtern) stiegen um 1,2%, die von SBB Cargo auf dem SBB-Netz gingen um 4,2% zurück. Drittfirmen im Güterverkehr transportierten 5,8 Mio. Tonnen. Ihr Marktanteil betrug 19% (2005: 16%). Im Personenverkehr blieben die Leistungen von Dritten auf dem SBB-Netz mit 6,6 Mio. km stabil.

Tiefe Pegelstände der Seen. Der Energiekonsum für den Bahnbetrieb auf dem SBB-Schienennetz sank um 1% auf 2015 GWh. Die hydraulische Energieproduktion in den eigenen und in Partnerkraftwerken ging 2006 aufgrund geringerer Zuflüsse und tiefer Pegelstände der Seen zu Beginn des Jahres auf 1742 GWh zurück (-5%). Der Bahnstrom-Umsatz erhöhte sich – da das Netz der BLS neu ausschliesslich durch die SBB versorgt wird – um 3% auf absolut 2325 GWh.

Interpretation der Ergebnisse.

98% der Züge mit gesichertem Anschluss. Die Pünktlichkeitswerte der SBB verbesserten sich in den vergangenen fünf Jahren kontinuierlich. Dank dieser Pünktlichkeit konnten 98% der Anschlüsse sichergestellt werden.

Die Zahl der verkauften Trassenkilometer stieg in fünf Jahren um 12,7%. Der Ertrag verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,3% auf CHF 666,4 Mio.; im Fünf-Jahres-Vergleich wurde eine Steigerung um 23,2% erzielt. Bei den Einnahmen aus dem Trassenverkauf stammten im Berichtsjahr 63% von SBB Personenverkehr und 24% von SBB Cargo. Insgesamt 13% der Trasseneinnahmen kamen von Dritten: 2006 nutzten neben der SBB 29 weitere Unternehmen das SBB-Netz.

Erste Schritte bei der Kundeninformation auf den Bahnhöfen.

Einfache Information. SBB Infrastruktur und SBB Personenverkehr kümmerten sich 2006 gemeinsam um die Verbesserung der Kundeninformation. Ein besonderes Augenmerk galt der Information im Störfall. Mitarbeitende wurden für Lautsprecherdurchsagen geschult und die Durchsagetexte gestrafft. Inzwischen stehen Reisenden an 14 grösseren Bahnhöfen der Schweiz Monitore zur Verfügung, die sie im Störfall über alternative Reisemöglichkeiten informieren.

Nach Pilotversuchen bei der Stadtbahn Zug und in Zofingen steht das computergestützte automatisierte Kundeninformationssystem (CUS) kurz vor der flächendeckenden Einführung. Damit kann die SBB in Bahnhöfen künftig rascher, präziser und einheitlich über Anschlüsse, Betriebsstörungen und allfällige Verspätungen informieren. CUS steuert Anzeigetafeln, Bildschirme und Lautsprecher zentral an; Fahrplandaten müssen künftig nur einmal im System erfasst werden, um schweizweit zur Verfügung zu stehen. CUS wird bis 2009 auf allen rund 750 Haltepunkten der SBB zum Einsatz kommen.

Investitionen.

Neue Haltestellen. Im Berichtsjahr wurden 35 weitere Regionalbahnhöfe komplett erneuert. Damit sind im Rahmen des seit 2002 laufenden Erneuerungsprogramms 225 Bahnhöfe renoviert. Bis 2015 will die SBB die über 600 Regionalbahnhöfe bezüglich Kundeninformation, Zugängen zu den Perrons und Beleuchtung auf einen einheitlichen Standard bringen.

Meilensteine waren die Inbetriebnahmen der vier neuen Haltestellen Winterthur Hegi, Basel Dreispitz, Meggen Zentrum und Hochdorf Schönau. Grössere Gleis- und Perronumbauten wurden abgeschlossen, in Genf mit der Verlängerung des Gleises 1 für den Betrieb der für 2012 geplanten neuen Linie nach Annemasse (CEVA), in Visp mit der Inbetriebnahme eines neuen Perrons sowie in Buchs (SG) und Sargans mit dem Abschluss grosser Gesamtumbauten. Wichtig für den Angebotsausbau der S-Bahn Zürich war die Inbetriebnahme des neuen, im Rahmen der 3. Teilergänzung finanzierten zweiten Gleises zwischen Rütli und Bubikon. Bei der Regio-S-Bahn Basel waren die Arbeiten an den

zu erneuernden 30 Bahnhöfen per Ende 2006 zu zwei Dritteln abgeschlossen. Der Bahnhof Sursee erhielt ein zusätzliches Gleis für den Angebotsausbau der S-Bahn Richtung Luzern. Im Berichtsjahr wurden 55 Niveauübergänge gesichert oder aufgehoben.

Rascher retten. Die SBB-Betriebswehr ist spezialisiert auf Einsätze auf schwer zugänglichen Streckenabschnitten wie etwa in Tunneln und auf Brücken. Ein 190 Personen starkes professionelles Betriebswehrcorps löste im Berichtsjahr die alte Milizorganisation ab. Insgesamt beschafft die SBB für die Betriebswehr acht neue Lösch- und Rettungszüge (LRZ). Die LRZ können im Ereignisfall praktisch auf dem ganzen Bahnnetz innerhalb von maximal 30 bis 45 Minuten intervenieren. Die schweizweit auf 15 Standorte verteilte Betriebswehr arbeitet eng mit den örtlichen Feuerwehren zusammen.

Innovationen.

Neues Zugsicherungssystem. Grosse Fortschritte verzeichnete die SBB bei der Einführung des Zugsicherungssystems ETCS auf der Bahn-2000-Strecke Mattstetten–Rothenburg. In der ersten Jahreshälfte fanden 3000 fahrplannahere ETCS-Testfahrten statt. Ziel dieser Tests mit gleichzeitig bis zu acht Zügen und Tempo 200 war es, die Stabilität des Systems mit dem Fahrplانبetrieb vergleichbarer Last zu prüfen, Betriebsdaten zu gewinnen und seltene Systemfehler zu entdecken. Vom Bundesamt für Verkehr wurden fast 500 Triebfahrzeuge für den ETCS-Betrieb zugelassen sowie 2500 Lokomotivführer und über 100 Fachleute des Fahrzeugunterhalts geschult.

Anfang Juli 2006 wechselte die SBB vom fahrplannaheren zum kommerziellen Randstundenbetrieb. In mehreren Schritten wurden die abendlichen Zeitfenster bis auf 21 Uhr vorverlegt, so dass bis Ende Jahr rund 3000 kommerzielle Fahrten auf der Neubaustrecke stattfinden konnten. ETCS bewies dabei die Tauglichkeit für den uneingeschränkten Betrieb: Die Produktionsqualität konnte trotz Einführung der neuen Technologie und neuer Produktionsabläufe gehalten werden.

Da an der Wegmessungssoftware auf den Lokomotiven des Typs Re460 für den Einsatz bei schlechter Witterung kurzfristig noch Optimierungen nötig waren, beschloss die SBB, im Dezember 2006 noch nicht auf

02	Vorwort
06	Gotthardbahn
08	Personenverkehr
14	Güterverkehr
20	Infrastruktur
26	Immobilien
32	Impressionen Nord/Süd
46	Strategie/Zielerreichung
50	Leistungen öffentl. Hand
52	Pensionskasse
54	Personal/Soziales
58	Umwelt/Nachhaltigkeit
60	Sicherheit
63	Risikomanagement
64	Corporate Governance
75	Jahreschronik
79	Finanzbericht

ETCS-Vollbetrieb umzustellen, sondern mit der etappenweisen Einführung von ETCS fortzufahren. Seit dem 10. Dezember 2006 rollen in den Nachtstunden erstmals auch alle Güterzüge ETCS-gesichert über die Neubaustrecke, was die Lärmemissionen auf der Stammlinie reduziert. Ende Januar 2007 wurde der ETCS-Betrieb auf ein Zeitfenster von 13 Uhr bis 6 Uhr des Folgetages ausgedehnt, und seit Mitte März gilt der Vollbetrieb.

Eigenes Mobilnetz. Unter dem Begriff GSM-R baut SBB Infrastruktur ein eigenes Mobilkommunikationsnetz auf, das den analogen Betriebsfunk ablöst, die Informationsqualität im Zug und die Effizienz in den betrieblichen Abläufen verbessert sowie die Datenübertragung für das Zugsicherungssystem ETCS ermöglicht. Rund 600 km des GSM-R-Netzes sind im Bau oder bereits in Betrieb. Per Ende 2006 waren rund 5500 Personen, primär Lokomotiv- und Zugpersonal, mit dem GSM-R-Mobiltelefon und rund 600 Triebfahrzeuge mit GSM-R-Endgeräten ausgestattet. Der für den Netzaufbau im Jahre 2003 freigegebene Kredit von CHF 357 Mio. musste im Dezember 2006 um CHF 74 Mio. auf CHF 431 Mio. erhöht werden. Hauptgrund sind Mehrkosten beim Bau der Antennen sowie Verzögerungen bei der Umsetzung. Um die Mehrkosten möglichst tief zu halten, verzichtet die SBB darauf, das gesamte Netz von 3000 km mit diesem System auszurüsten. Lediglich rund 2360 km Hauptlinien erhalten bis Ende 2011 eine GSM-R-Abdeckung; die Nebenlinien werden mittels GSM-Roaming über die bestehenden öffentlichen Mobilfunknetze bedient. Die im ursprünglichen Projekt enthaltene Erneuerung des Bau- und Rangierfunks wird zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt.

Das Jahr 2006 stand bei SBB Telecom auch im Zeichen der Inbetriebnahme von Datacom 200X. Dabei handelt es sich um ein leistungsfähiges Datennetz, das es ermöglicht, die Stellwerke untereinander besser zu vernetzen und durch redundantes Ansteuern eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen sicherzustellen. Im Rahmen dieses Projekts wurden bis heute 391 Standorte neu aufgebaut und 262 bestehende Standorte auf Datacom umgeschaltet, ohne den Zugverkehr zu beeinträchtigen.

Einfachere Planung. 2006 hat die SBB den ersten Prototypen des Informatikprogramms «Netzweites Trassensystem» (NeTs) fertiggestellt. NeTs dient der Planung der täglich rund 7000 Regel- und Extrazüge, die das 3000 km lange SBB-Schienennetz nutzen. Abfahrtszeiten, Fahrwege über Gleise und Weichen, Anschlüsse und viele Details vom Lokwechsel bis zum Umladen der Railbar lassen sich damit minutiös vorausplanen. Strecken- und Bahnplaner verfügen damit erstmals über ein gemeinsames Werkzeug für die lückenlose, gleisgenaue Planung vom Ausgangsbis zum Bestimmungsort.

Bessere Steuerung. Bei der Entwicklung des Informatikprojekts Rail Control System (RCS) konnte SBB Infrastruktur das erste Teilprojekt abschliessen. Das für die Steuerung des operativen Bahnverkehrs zuständige Personal erhält mit RCS eine Software, die eine bessere Sicht auf die aktuelle Belegung der Hauptgleise in grossen Bahnhöfen und damit eine effizientere Disposition ermöglicht. RCS trägt zur stabilen Betriebsabwicklung und zu einer besseren Pünktlichkeit bei und wird bis 2009 die alten Dispositionswerkzeuge ablösen.

Vier Betriebszentralen. Das neue Konzept der Betriebsführung sieht vor, alle dispositiven und operativen Aufgaben der SBB in vier Betriebszentralen zusammenzufassen. Als Standorte wurden Lausanne, Olten, Zürich und Pollegio definiert. Die Zentrale in Lausanne ist bereits im Aufbau. In Olten und Zürich entstehen bis ca. 2015 neue Betriebszentralen, die alle betrieblichen Tätigkeiten in der Deutschschweiz abwickeln werden. Für das Tessin besteht bereits eine Zentrale in Bellinzona; sie wird mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels nach Pollegio verlegt. Dies trägt dem Entschluss des Bundesrates vom November 2006 Rechnung, der SBB die Verantwortung für den künftigen Betrieb der Neat-Gotthardachse zu übertragen.

Energiezukunft sichern. Im Jahre 2006 fielen zwei wichtige Grundsatzentscheide im Energiebereich. Zum einen will die SBB gemeinsam mit der ATEL im Wallis bis 2015 ein Pumpspeicherkraftwerk bauen. Das Werk Nant de Drance wird mit 600 Megawatt Leistung jährlich rund 1500 Mio. kWh Spitzenenergie erzeugen. Zum anderen einigten sich SBB, BLS und BKW mit Blick auf die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basis-

tunnels auf eine Strukturbereinigung bei den Energieversorgungsanlagen am Lötschberg. Die SBB übernimmt das 132-kV-Energienetz der BLS und den Frequenzumformer der BKW in Wimmis.

Durchgehende Verantwortung bei Fahrweg und Sicherungsanlagen.

Aus einer Hand betreut. Auf Januar 2007 wurde die Division Infrastruktur nach mehrmonatiger Vorbereitung neu organisiert. Im Rahmen des Projekts WESPA (Weiterentwicklung der Spartenorganisation) haben die ehemaligen Sparten «Assetmanagement» und «Projekte Bau Management» die Verantwortlichkeiten neu definiert. Als Geschäftsbereiche «Sicherungs- & Teleanlagen» (ST) beziehungsweise «Fahrweg» (FW) tragen sie neu die Verantwortung für ihre Systeme und Anlagen über die gesamte Lebensdauer – also von der Entwicklung über Planung, Bau und Unterhalt bis zum Abbruch oder Ersatz. Zeitgleich wurde die Sparte «Technologie- und Innovationsmanagement» aufgelöst. Die dort angesiedelten Einheiten Telecom und ETCS wechselten zu ST, die divisionseigene IT wurde auf eine reine Demand-Organisation reduziert und auf die verschiedenen Bereiche der Division aufgeteilt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Sicherheitslevel gehalten. Der Personalbestand bei SBB Infrastruktur stieg im Jahresdurchschnitt 2006 von 8998 auf 9170 Mitarbeitende. Hintergrund der Zunahme waren das Überführen der Betriebswehr von einer Miliz- in eine professionelle Organisation sowie verstärkte Rekrutierungen für den Know-how-Aufbau im Technologiebereich und im Baumanagement. 85 % des Betriebswehrbestandes wurde SBB-intern rekrutiert.

Mit 3,6 Berufsunfällen pro 100 Mitarbeitende konnte die Infrastruktur den hohen Sicherheitslevel halten. Der Frauenanteil bei der Infrastruktur stieg leicht an auf 9,3%. Die Verantwortung für die interne Schulung bei der Infrastruktur ist seit März 2006 in der Einheit «Academia» zusammengefasst.

Ausblick.

Grundlagen für ZEB erarbeitet – politischer Prozess eingeleitet. Mit dem parlamentarischen Ja zur Leistungsvereinbarung 2007–2010 und zum Infrastrukturfonds fielen 2006 wichtige politische Entscheide zur mittelfristigen Weiterentwicklung des SBB-Netzes. Die Leistungsvereinbarung stellt die finanziellen Mittel sicher, um in den kommenden vier Jahren netzweit mehrere Engpässe zu eliminieren. Der Infrastrukturfonds finanziert den Bundesanteil am Bau der Durchmesserlinie Zürich sowie der Strecken Genf–Eaux-Vives–Anemasse (CEVA) und Mendrisio–Varese. Bei Goldach investiert die SBB seit 2006 die ersten Mittel aus dem Kredit zum Bau der Anschlüsse ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. In diesem Zusammenhang wurde das Bau- und Auflageprojekt für den Doppelspurausbau St. Gallen St. Fiden–Engwil ausgelöst.

Im Rahmen von ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) arbeitet die SBB gemeinsam mit dem BAV intensiv an der längerfristigen Angebots- und Netzentwicklung im Planungs-dreieck Angebot – Rollmaterial – Infrastruktur. ZEB bildet den Grundstein für die Planung des Schweizer Schienenangebots für die nächsten beiden Jahrzehnte.

Im laufenden Jahr wird SBB Infrastruktur die strategische Marschrichtung beibehalten. Ziel ist es, die heutige Angebotsqualität zumindest zu halten und die Kundeninformation in den Bahnhöfen durch bessere Prozesse und technische Unterstützung weiter zu verbessern. Die Neuausrichtung der Organisation wird den positiven Trend zu weniger Verspätungen als Folge von Störungen an den festen Anlagen unterstützen. Die zahlreichen neuen Systeme wie ETCS, GSM-R, CUS, NeTs und RCS zeugen gleichzeitig vom hohen Innovationsrhythmus der SBB.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Immobilien: Weiterhin überdurchschnittliches Wachstum.

SBB Immobilien steigerte 2006 das Betriebsergebnis um 8,2% auf CHF 184,8 Mio. und erwirtschaftete – unter Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur – einen Jahresgewinn von CHF 27,8 Mio. (+32,3%). Die Mieterträge mit Dritten beliefen sich auf CHF 310,7 Mio. (+2,8%). Begünstigt wurde das Ergebnis durch tiefere Abschreibungen und weniger nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen. Die konsequente Weiterentwicklung des Dienstleistungsangebots in den Bahnhöfen war auch 2006 wichtiger Bestandteil der nachhaltigen Mietertragsentwicklung.

Die SBB verfügt in der ganzen Schweiz über Land mit einer Gesamtfläche von rund 100 Mio. m²: Schienentrassen, Bahnhöfe, Betriebsliegenschaften und grosse Areale im Umfeld der Bahn. SBB Immobilien bewirtschaftet und entwickelt von dieser Gesamtfläche 19,3 Mio. m² mit rund 5200 Gebäuden und etwa 27 000 Mietverträgen. Der entsprechende Portfoliowert von SBB Immobilien beläuft sich auf rund CHF 6 Mia. Damit ist die SBB eine der bedeutendsten Immobilien-eigentümerinnen der Schweiz.

Überdurchschnittliche Umsätze in den SBB-Bahnhöfen. Das Betriebsergebnis von SBB Immobilien verbesserte sich 2006 um 8,2% auf CHF 184,8 Mio. Einen wesentlichen Beitrag lieferten die überdurchschnittlichen Umsatzentwicklungen der Ladengeschäfte und Lokale in den Bahnhöfen. Die daraus resultierenden Mieterträge mit Dritten konnten um 2,8% auf CHF 310,7 Mio. gesteigert werden. Weitere CHF 110,3 Mio. – das ist rund ein Viertel der gesamten Mieterträge – wurden mit internen Kunden erwirtschaftet. Weiter begünstigten tiefere Abschreibungen und ein geringerer Anteil nicht aktivierbarer Investitionsaufwendungen das Betriebsergebnis. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,6% auf CH 229,8 Mio. Das Resultat kam trotz des um CHF 4 Mio. tieferen Erfolges aus Anlagenverkäufen zustande. Der Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur betrug CHF 153 Mio. (+9,7%). Die Steigerung lässt sich mit den erwähnten

Entwicklungen sowie einem geringeren Finanzaufwand erklären. Im Berichtsjahr flossen CHF 122 Mio. (2005: CHF 114 Mio.) als Ausgleichszahlungen direkt an die Infrastruktur SBB. Trotz der erneut höheren Ausgleichszahlungen verbesserte SBB Immobilien das Jahresergebnis auf CHF 27,8 Mio. (+32,3%).

Einwicklung Märkte und Produkte.

Positive Entwicklungen im Immobilienmarkt. Das Wachstum im Schweizer Wohnungsmarkt setzte sich auch im Berichtsjahr fort: Rund 40 000 Wohnungen gelangten neu auf den Markt und wurden problemlos absorbiert. Auf dem Büroflächenmarkt verbesserte sich die Nachfrage spürbar, was namentlich in Zürich und Bern zu tieferen Leerständen führte. Da Büroflächen aber nach wie vor in erheblichem Ausmass unvermietet sind, blieben die Mietpreise stabil. Im Marktsegment Verkaufsflächen/Ladengeschäfte sanken die durchschnittlichen Angebotspreise infolge neuer Flächenangebote und sich wandelnder Konsumgewohnheiten gar leicht.

Neue Dienstleistungspakete für Bahnhofskunden. Die SBB richtete im Berichtsjahr die Angebote an Ladengeschäften und Dienstleistungen in den Bahnhöfen noch stärker auf die spezifischen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden aus. Zu diesem Zweck wurden die 797 Bahnhöfe und Haltestellen in fünf Kategorien mit je

Immobilien: das Wichtigste in einem Zug.

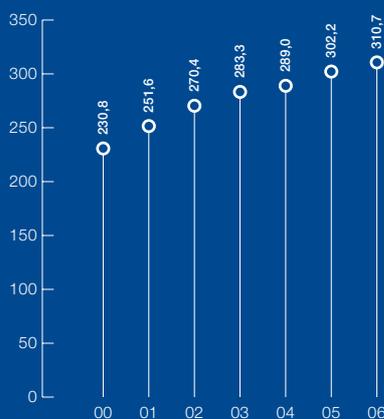
- SBB Immobilien verbesserte das Betriebsergebnis auf CHF 184,8 Mio. (+8,2 %).
- Der Jahresgewinn belief sich auf CHF 27,8 Mio. (+32,3 %).
- Die Mieterträge von Dritten stiegen auf CHF 310,7 Mio. (+2,8 %).
- RailCity steigerte den Umsatz um 5,5 %.

Immobilien: strategische Ziele.

- Marktorientierte Bewirtschaftung: Nachhaltige Wertsteigerung des Immobilienportfolios.
- Abstimmung der Projekte in Bahnhofsgeländen mit den kantonalen und kommunalen Behörden.
- Angemessener Gewinn zur Leistung der vereinbarten Ausgleichszahlungen sowie eines Beitrags an die Sanierung der Pensionskasse.

Entwicklung Mieterträge von Dritten¹

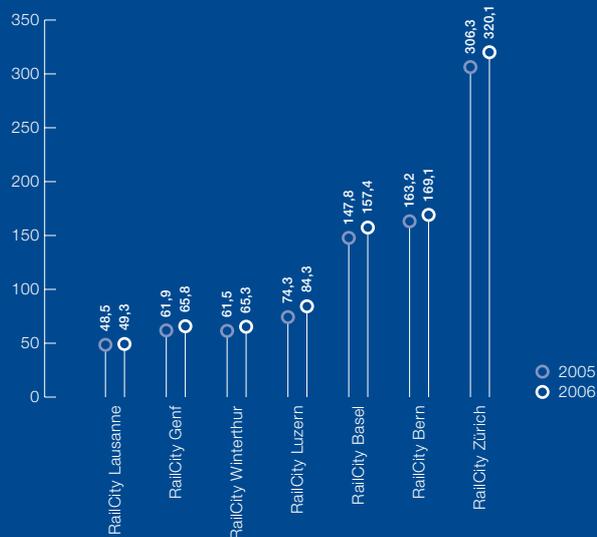
Mio. CHF



¹ Ohne SBB-Konzerngesellschaften.

Umsatzentwicklung Mieter RailCity-Bahnhöfe

Mio. CHF



SBB Immobilien im Überblick¹

Geldwerte in Mio. CHF

	2006	2005	2004
Betriebsertrag	556,4	548,2	553,1
davon Mieterträge Liegenschaften	310,7	443,4	427,7
Betriebsaufwand	371,6	377,5	408,9
Betriebsergebnis	184,8	170,7	144,3
EBIT	229,3	219,6	184,6
Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen	153,0	139,5	93,6
Jahresergebnis	27,8	21,0	15,2
Brutto-Investitionen	196,7	160,2	177,2
Buchwert Anlagen	3 281,6	3 169,3	3 106,0
Mitarbeitende ²	761	772	793

¹ Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

² Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

02	Vorwort
06	Gotthardbahn
08	Personenverkehr
14	Güterverkehr
20	Infrastruktur
26	Immobilien
32	Impressionen Nord/Süd
46	Strategie/Zielerreichung
50	Leistungen öffentl. Hand
52	Pensionskasse
54	Personal/Soziales
58	Umwelt/Nachhaltigkeit
60	Sicherheit
63	Risikomanagement
64	Corporate Governance
75	Jahreschronik
79	Finanzbericht

spezifischer Strategie zusammengefasst: «RailCity» für die sieben grössten Bahnhöfe, «Mehr Bahnhof» für die 23 nächstkleineren Bahnhöfe, «Mittelbahnhöfe» (217), «Kleinbahnhöfe» (345) und «Haltestellen» (205).

RailCity wächst weiter überdurchschnittlich. Die Bahnhöfe Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, Winterthur und Zürich werden unter dem Label RailCity geführt. Sie werden stetig weiterentwickelt und als eigentliche Einkaufs- und Dienstleistungszentren positioniert.

2006 erwirtschafteten die RailCity-Bahnhöfe einen Handels- und Gastronomieumsatz von insgesamt CHF 911,4 Mio. (+5,5%). Damit lag das RailCity-Wachstum um über drei Prozentpunkte über dem Durchschnittswachstum des Schweizer Detailhandels (+2,1%). Hauptgrund für diese Entwicklung ist der konsequente und gezielte Ausbau des Dienstleistungsangebots. Wichtigste Neuerungen waren die Inbetriebnahme der 1. Etappe des Gesundheitszentrums Basel, eines 530 m² grossen Coop-Ladens in Luzern und von zwei Elvetino-Take-aways in Genf und Lausanne.

Mehr Bahnhof für die Schweiz. Die SBB lancierte 2006 für insgesamt 23 grosse Bahnhöfe das Konzept «Mehr Bahnhof» für mehr Service, mehr Angebote und mehr Mobilität. «Mehr Bahnhof» bietet den Kunden neben den SBB-Schaltern mit umfassendem Dienstleistungsangebot auch Verkaufsstellen für frische Lebensmittel, eine Apotheke/Drogerie, Verpflegungsmöglichkeiten, einen Blumenladen, Bancomaten sowie einen Standort für CarSharing-Fahrzeuge. Die Ladenöffnungszeiten sind kundenfreundlich und attraktiv.

Mit der Eröffnung des Bahnhofs Neuchâtel im April lancierte die SBB das neue Konzept. Dann folgten Zug, Schaffhausen, Zürich Stadelhofen, Zürich Enge, Uster und Chur. Die Eröffnung der Ladenpassage in Chur markierte einen Meilenstein für den Abschluss der Gesamtanierung und Erneuerung des Bahnhofs 2008.

Mittelbahnhöfe und Kleinbahnhöfe in Entwicklung. Bei einzelnen Mittelbahnhöfen konnten Mehrerträge für die SBB und Qualitätsverbesserungen für die Kunden erzielt werden: Neue Geschäfte wurden eröffnet und SBB-Verkaufsräume umgebaut, so etwa in Wolhusen ein «avec.»-shop und in Muri AG und Kreuzlingen «kiosk Bistros» und kundenfreundlichere Verkaufsanlagen. Zudem wurden 2006 im Rahmen des Projekts «Kleinbahnhöfe» die 550 kleinsten Haltepunkte analysiert und in 345 Kleinbahnhöfe (mindestens ein bewirtschaftetes Gebäude) und 205 Haltestellen aufgeteilt.

Kombinierte Mobilität weiter auf Erfolgskurs. Mit dem Neubau und der Sanierung von 4000 Parkplätzen konnte der Ausbau des Park+Rail-Angebotes auch im Geschäftsjahr 2006 erfolgreich vorangetrieben werden. SBB Immobilien erwirtschaftete 2006 in diesem Geschäftsfeld einen Umsatz von CHF 22,9 Mio. (+3,6 Mio.). Bis Ende 2008 sollen an rund 450 Bahnhöfen oder in deren Nähe insgesamt rund 22 500 Parkplätze angeboten werden zur Förderung der kombinierten Mobilität. Gleichzeitig sollen in 60 Fernverkehrsbahnhöfen gemeinsam mit den Gemeinden – und zusätzlich zu den bisherigen 90 000 – rund 10 000 neue Zweiradplätze erstellt werden.

Bahnhöfe sind sauber. Der Bereich RailClean reinigt alle von den Kunden direkt einsehbaren Räume, Flächen und Installationen in den SBB-Bahnhöfen. Kundenumfragen geben der Sauberkeit in den Bahnhöfen gute Noten. RailClean sorgt zudem dafür, dass Publikumsanlagen bei Schneefall zugänglich und benutzbar sind. Im Weiteren kümmern sich die rund 450 RailClean-Mitarbeitenden umfassend um die kleinen und mittleren Bahnhöfe, indem sie Schäden an SBB-Anlagen zur Reparatur weitermelden und ein professionelles Team laufend die Graffitis entfernt.

Areale rund um die Bahnhöfe werden weiter entwickelt. Schweizweit sind über 80 grosse Arealentwicklungsprojekte in Planung. Einige davon sind weit fortgeschritten oder befinden sich bereits in der Umsetzungsphase. Im Geschäftsjahr 2006 sind in verschiedenen Regionen der Schweiz wichtige Meilensteine bei der Realisierung dieser Grossprojekte erreicht worden:

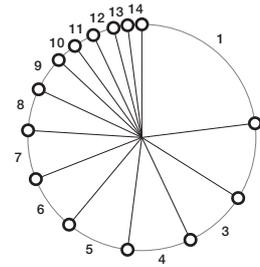
In Baar wurden zwei Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 5400 m² verkauft. Der Spatenstich für eine Überbauung mit Büros, Geschäftslokalen und 25 Wohnungen erfolgte im Sommer 2006. In Chur entsteht das Zentrum «Gleis d»; die Grundsteinlegung erfolgte im Mai 2006. Im neuen Zentrum werden ab 2007 täglich mehr als tausend Personen studieren und arbeiten.

Die Stadtzürcher Stimmbevölkerung stimmte im Herbst 2006 mit 65,3% Ja-Stimmen dem Projekt «Stadtraum HB» zu. Damit können in den nächsten Jahren an zentraler Lage zwischen Hauptbahnhof und Langstrasse Arbeits- und Ausbildungsplätze sowie Wohnungen für 8000 Menschen geschaffen werden. Ende Oktober konnte die SBB zusammen mit der Post und der Stadt Zürich die ersten beiden Siegerprojekte für den «Stadtraum HB» vorstellen: Das eine Projekt betrifft den Umbau und die Erweiterung der Sihlpost, das andere die Gestaltung des öffentlichen Raums.

Auch in anderen Schweizer Städten erzielte die SBB Projektfortschritte, so zum Beispiel bei der Überbauung des ehemaligen Güterareals in Luzern (Investorenwettbewerb für Wohn- und Geschäftsüberbauung durchgeführt), beim Projekt WestLink nördlich des Bahnhofs Zürich Altstetten (Studienwettbewerb entschieden), beim Projekt SüdPark Basel (Totalunternehmerwettbewerb für Überbauung Baufeld D) und in La Chaux-de-Fonds (Ideenwettbewerb und Nutzungsplan abgeschlossen).

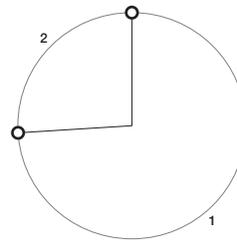
Verkaufserlös steigt weiter an. 2006 wurden 126 Objekte zu durchschnittlich rund CHF 0,5 Mio. verkauft. Gegenüber 2005 erhöhte sich der Verkaufserlös von CHF 59 Mio. auf CHF 68 Mio. Neben den entwickelten Arealen in Baar und Chur «Gleis d» wurden weitere bedeutende SBB-Immobilien in Solothurn, Lutry und Romanshorn verkauft: in Solothurn ein 5391 m² grosses Stück Land westlich des Bahnhofs, in Lutry der Bahnhofsplatz und in Romanshorn das Zollhaus sowie Baurechtsteile der Bodensee Schifffahrtsgesellschaft.

Mieterträge von Dritten nach Nutzungsart



- 1 Geschäfte/Läden 23%
- 2 Kioske 11%
- 3 Büro/Praxen 9%
- 4 Lager 9%
- 5 Baurecht 9%
- 6 Park+Rail 8%
- 7 Werbung 7%
- 8 Wohnen 6%
- 9 Buffet 5%
- 10 Parkplätze 3%
- 11 Automaten 3%
- 12 Übrige Objekte 3%
- 13 Gew./ind. Objekte 2%
- 14 Promotionen 2%

Mietererträge nach Herkunft



- 1 Mieterträge Dritter 74%
- 2 Mieterträge Konzerngesellschaften 26%

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Immobilienkäufe für das Bahngeschäft. 2006 wurden diverse Land- und Rechtserwerbe getätigt, so dass das notwendige Land für diverse Bahn- oder Drittprojekte rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden konnte. Dies betraf insbesondere diverse Lärmschutzprojekte (zum Beispiel Strecke Lausanne–Aigle) und Bahnprojekte wie zum Beispiel die Durchmesserlinie Zürich oder die neue S-Bahn-Strecke Genf–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA).

Strategische Erfolgsfaktoren.

Zentrumslage als Standortvorteil. Der Bahnhof hat als Zugang zur Bahn eine grosse Bedeutung, sei es als imagerträchtige Visitenkarte für die SBB, als effiziente Plattform für die Abwicklung der Verkehrsströme oder als Dienstleistungszentrum für die täglichen Bedürfnisse der Reisenden. Dies alles, kombiniert mit der stadtzentralen Knotenfunktion, macht den Standort Bahnhof und sein näheres Umfeld attraktiver als viele andere Lagen.

SBB Immobilien nutzt die Synergien zum Bahngeschäft bewusst, um damit eine nachhaltige Wertschöpfung zu erzielen. Die steigenden Kundenzahlen im Reiseverkehr wirken sich dabei positiv auf die Nachfrage nach erstklassigen Detailhandelsflächen an grossen Bahnhöfen aus – und durch neue Läden werden diese für die Kundschaft wiederum attraktiver. Die liberalen Ladenöffnungszeiten in den Zentren des öffentlichen Verkehrs fördern die Attraktivität zusätzlich.

Kundenzufriedenheit.

Bahnhofskunden sind mit dem Angebot zufrieden. Die typischen Bahnhofskunden sind Pendler, die sich zwar mehrmals pro Woche, dafür aber nur sehr kurz im Bahnhof aufhalten. Dies ergab eine Anfang 2006 auf 17 grossen Bahnhöfen durchgeführte Kundenumfrage bei rund 1700 Personen. 98 % der Befragten sind mit dem Angebot des Bahnhofs beziehungsweise der RailCity zufrieden. Sie schätzen insbesondere das umfassende Dienstleistungsangebot und die langen Öffnungszeiten. Rund 90 % der Befragten zeigten sich mit den Sicherheitsvorkehrungen an den Bahnhöfen zufrieden. Gleichzeitig wünschten sich viele Kundinnen und Kunden insbesondere am Abend zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls.

Investitionen.

Investitionsvolumen von CHF 197 Mio. SBB Immobilien investierte im Geschäftsjahr 2006 insgesamt CHF 197 Mio.; das sind CHF 37 Mio. (23 %) mehr als im Vorjahr (CHF 160 Mio.). Dies betraf unter anderem zahlreiche Um- und Neubauprojekte von Bahnhöfen, so zum Beispiel in Chur oder in St. Gallen, wo das Erdgeschoss des Rathauses umgebaut wurde.

Innovationen.

Videoüberwachung in allen RailCity-Bahnhöfen. Seit Herbst 2006 werden alle sieben RailCity-Bahnhöfe mit Videokameras überwacht. Die Überwachung dient der Prävention von Kriminalität und Vandalismus. Gleichzeitig vermitteln die Kameras den Kundinnen und Kunden auch subjektiv ein grösseres Sicherheitsgefühl.

Moderner Warteraum in Bern. Seit Ende Dezember 2006 steht den Kundinnen und Kunden in der RailCity Bern ein freundlicher und heller Warteraum von 78 m² mit 25 Sitzplätzen und Monitoren mit aktuellen Bahnverkehrsinformationen zur Verfügung. Er wird zum Modell für die Warteräume in allen sieben RailCity-Bahnhöfen der SBB.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

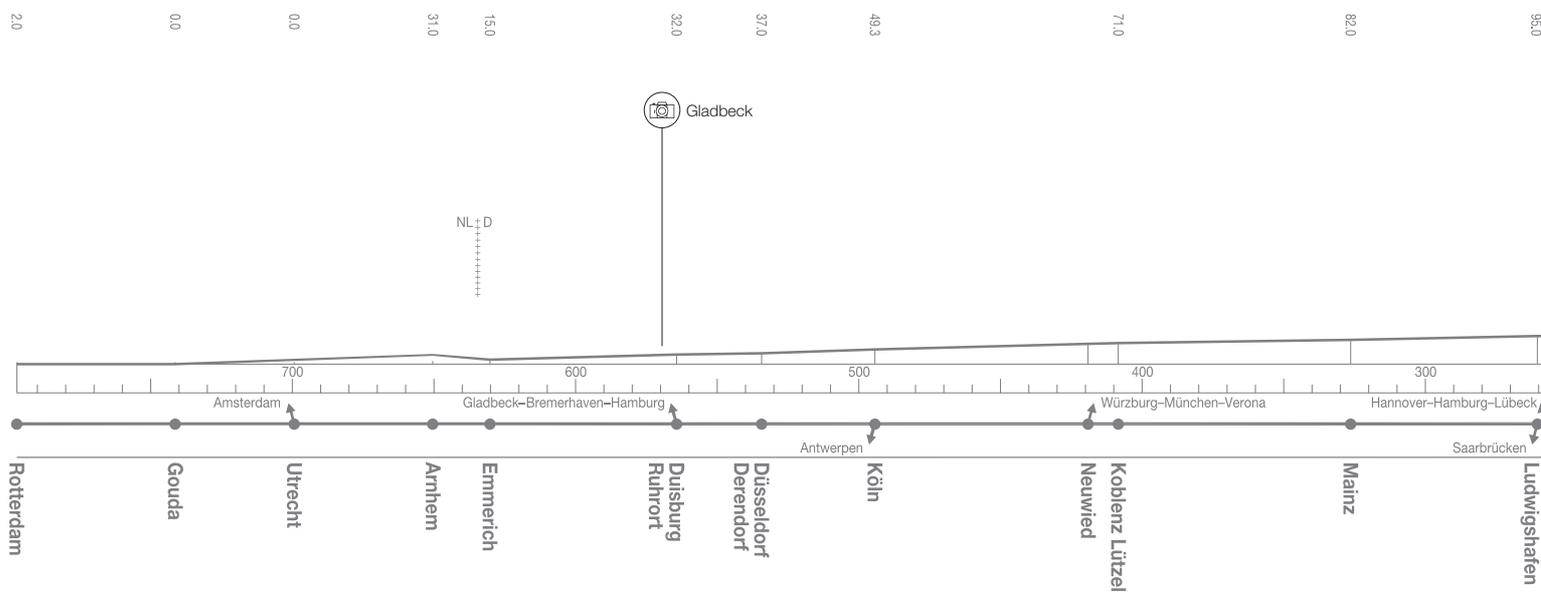
SBB Immobilien fördert weiterhin die Entwicklung ihrer Mitarbeitenden. So führte sie 2006 zum Beispiel einen Schwerpunkt Immobilien im Rahmen der kaufmännischen Lehre öffentlicher Verkehr (KVöV) ein. Im Berichtsjahr beschäftigte SBB Immobilien im Durchschnitt 816 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was 761 Vollzeitstellen entspricht. Das sind 11 Vollzeitstellen weniger als im Vorjahr, was darauf zurückzuführen ist, dass nicht alle durch Abgänge und Pensionierungen freigewordenen Stellen wieder besetzt wurden.

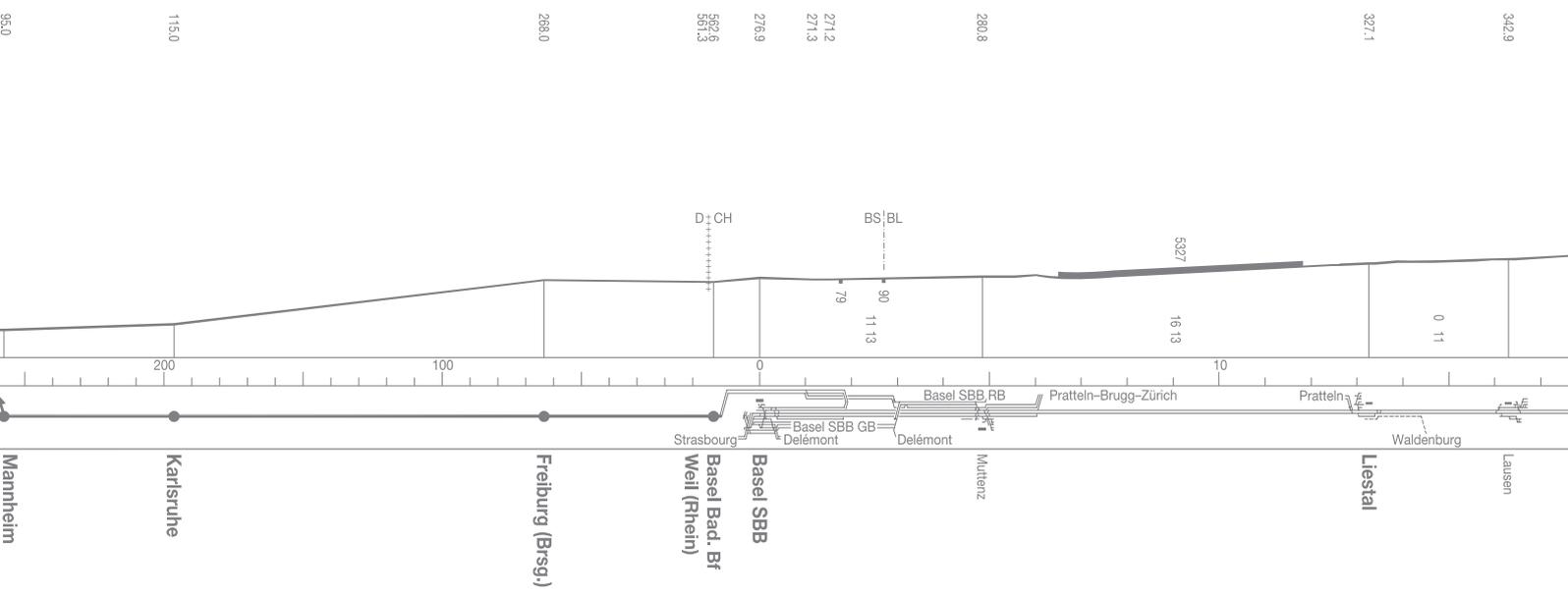
Ausblick 2007.

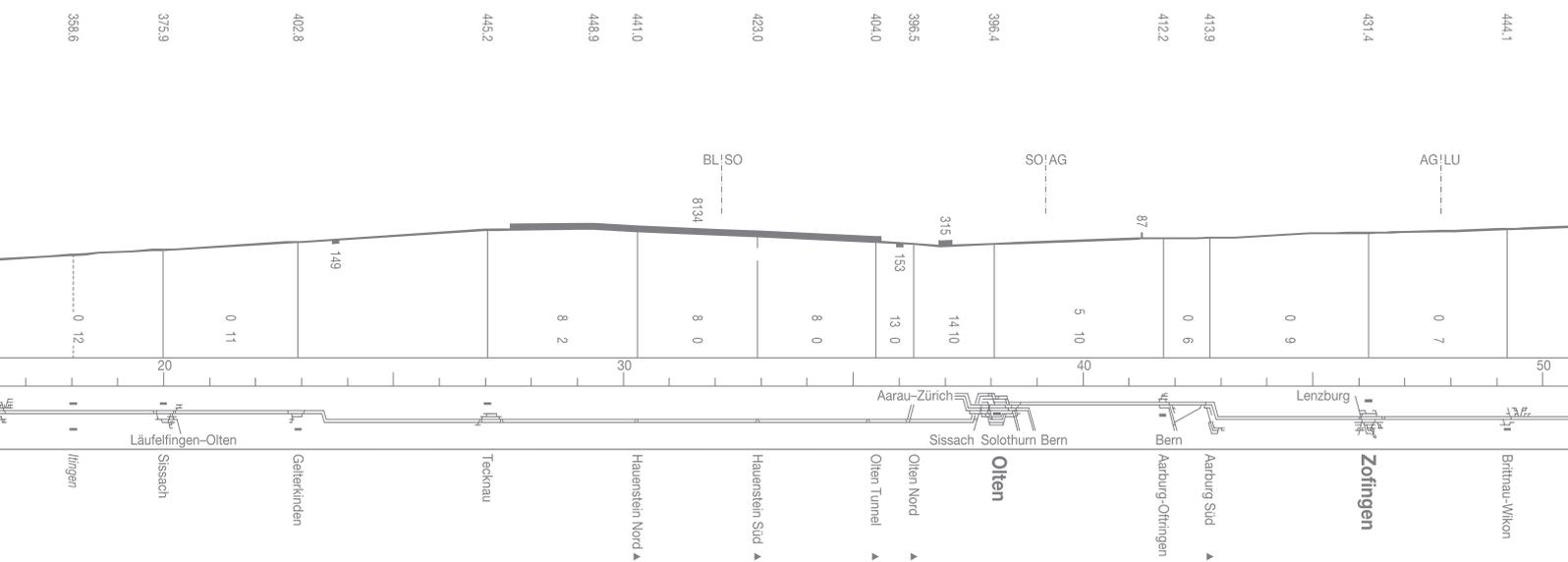
Belastung durch Pensionskasse. Die SBB anerkannte auf 1. Januar 2007 bei der SBB-Pensionskasse eine Schuld von CHF 1493 Mio. und leistete dadurch einen wichtigen Beitrag zur Sanierung der Pensionskasse. Die jährlichen Zusatzbelastungen für Zinsen und Amortisationen werden mit Mitteln aus dem Immobiliengeschäft gedeckt. Die heutige Strategie, Bahnhöfe zu modernisieren und Bahnhofareale zu entwickeln, wird dadurch nicht beeinträchtigt, sondern gefestigt und beschleunigt.

«Mehr Bahnhof». 2007 werden im Rahmen des Programms «Mehr Bahnhof für die Schweiz» vier weitere Bahnhöfe neu gestaltet und in Betrieb genommen: Fribourg, Genève Aéroport, St. Gallen und Thun. SBB Immobilien kümmert sich aber auch um die 345 kleinsten Bahnhöfe. Mit dem Projekt «Kleinbahnhöfe» will sie zu vertretbaren Unterhalts- und Betriebskosten eine angemessene Präsenz in der Fläche erreichen.

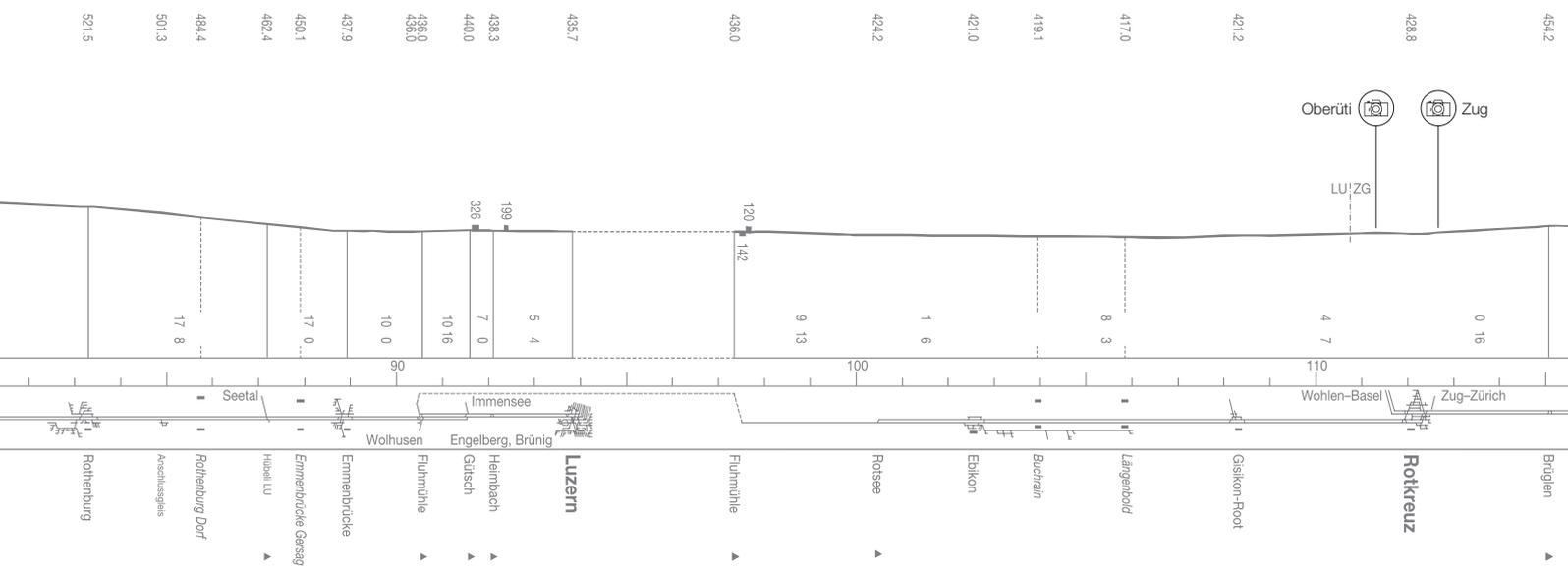
Rund CHF 230 Mio. werden investiert. 2007 investiert SBB Immobilien in verschiedene Projekte für den Bahnbetrieb, die Bahnhöfe oder für einzelne Entwicklungsareale insgesamt rund CHF 230 Mio, wovon rund 40% für Ersatzinvestitionen bestimmt sind. Es werden verschiedene Bauprojekte abgeschlossen, darunter der Neu- beziehungsweise Umbau der Bahnhofsgebäude in Visp, Fribourg und Rapperswil, der Umbau der Serviceanlagen beim Industrierwerk in Yverdon, die Instandstellung des Industrierwerks Bellinzona sowie die Fertigstellung des Zentrums «Gleis d» in Chur.

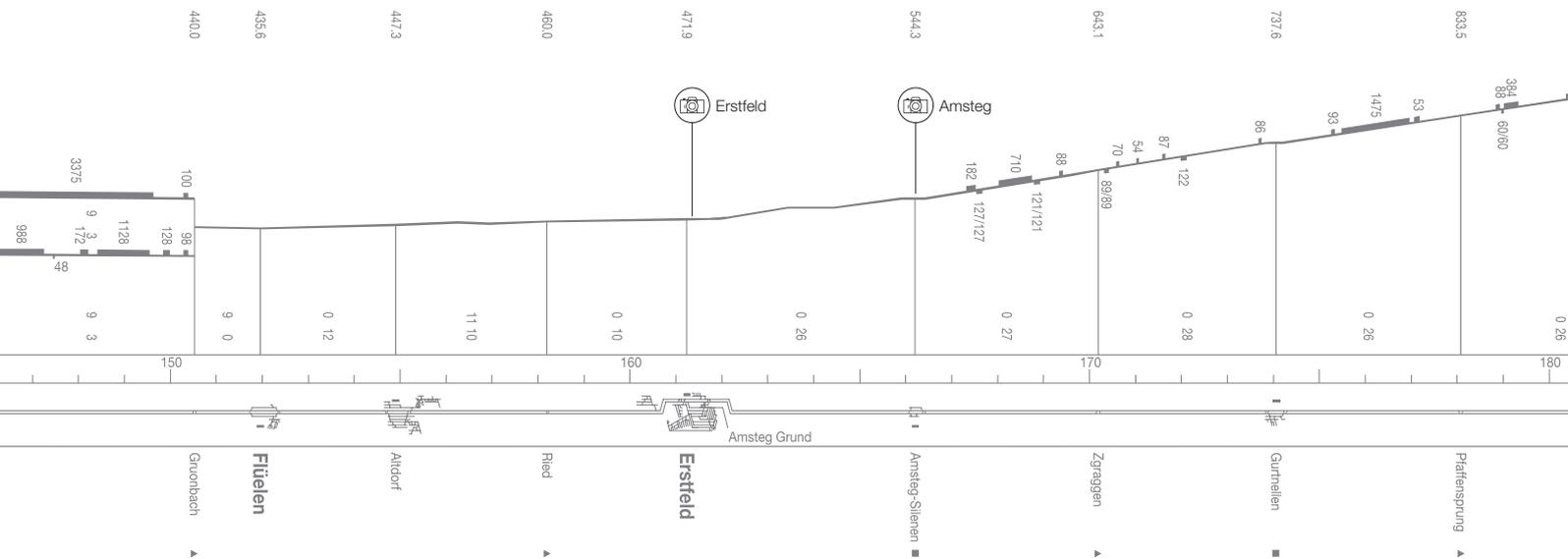




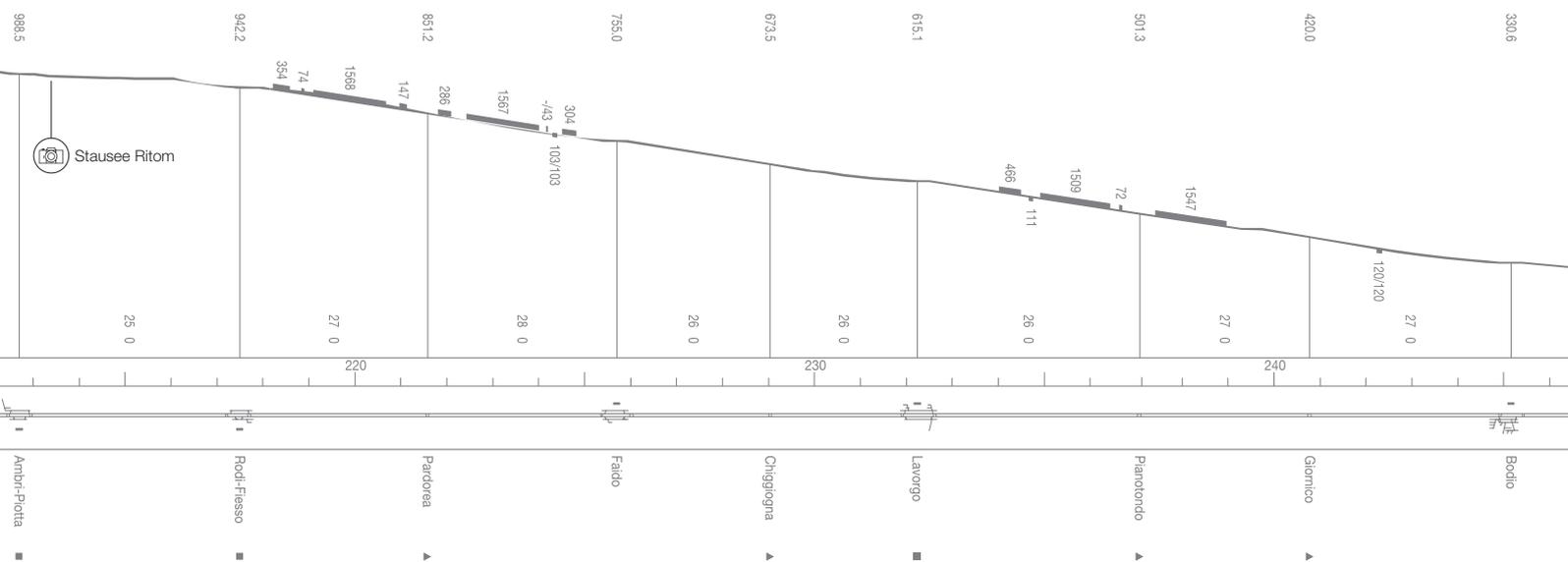


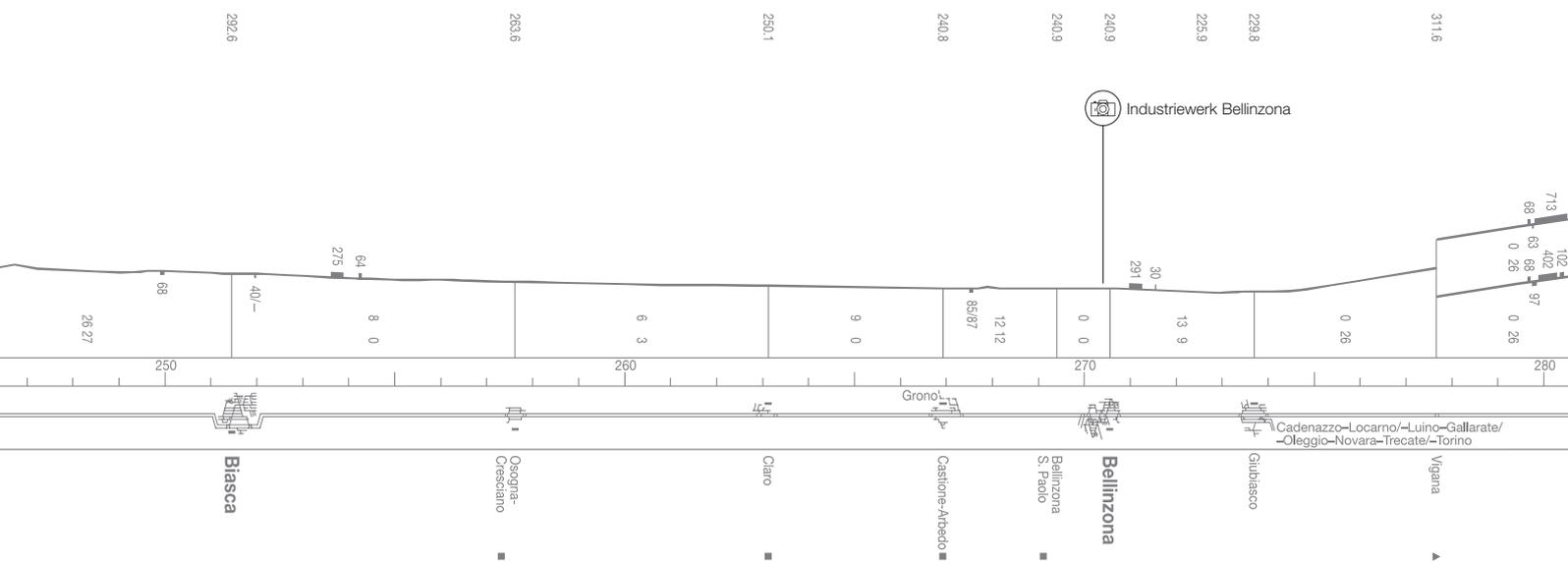


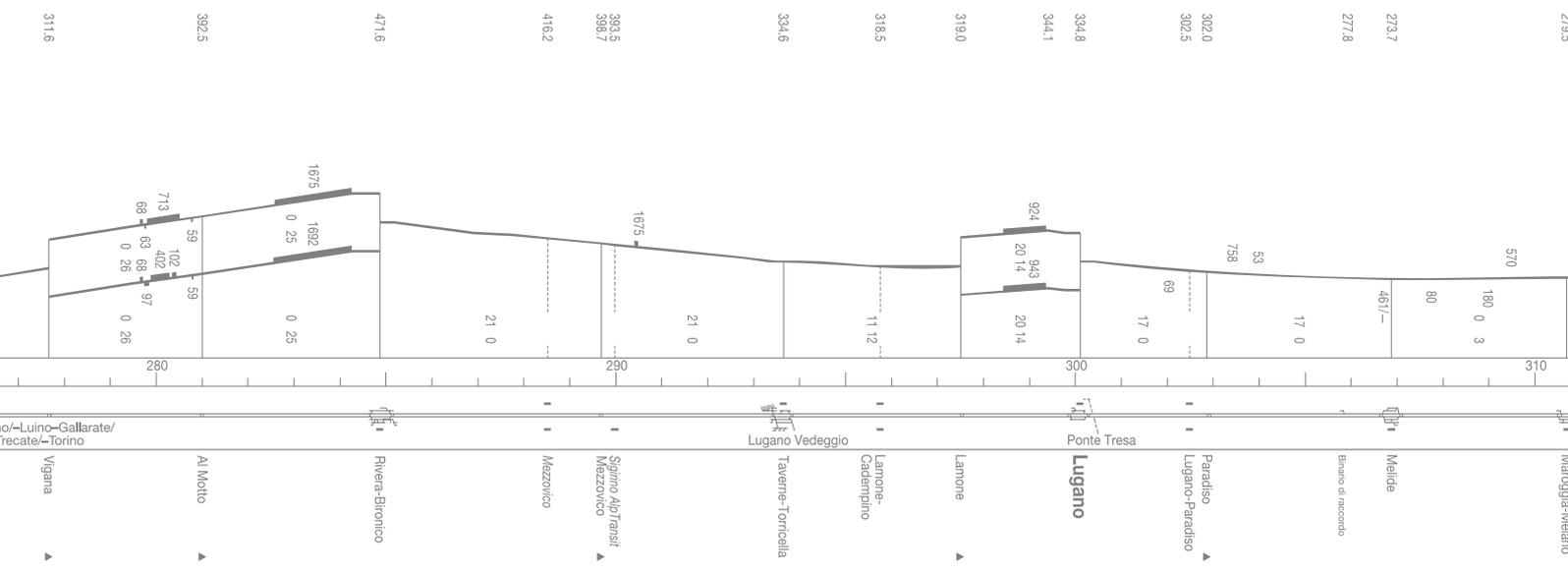


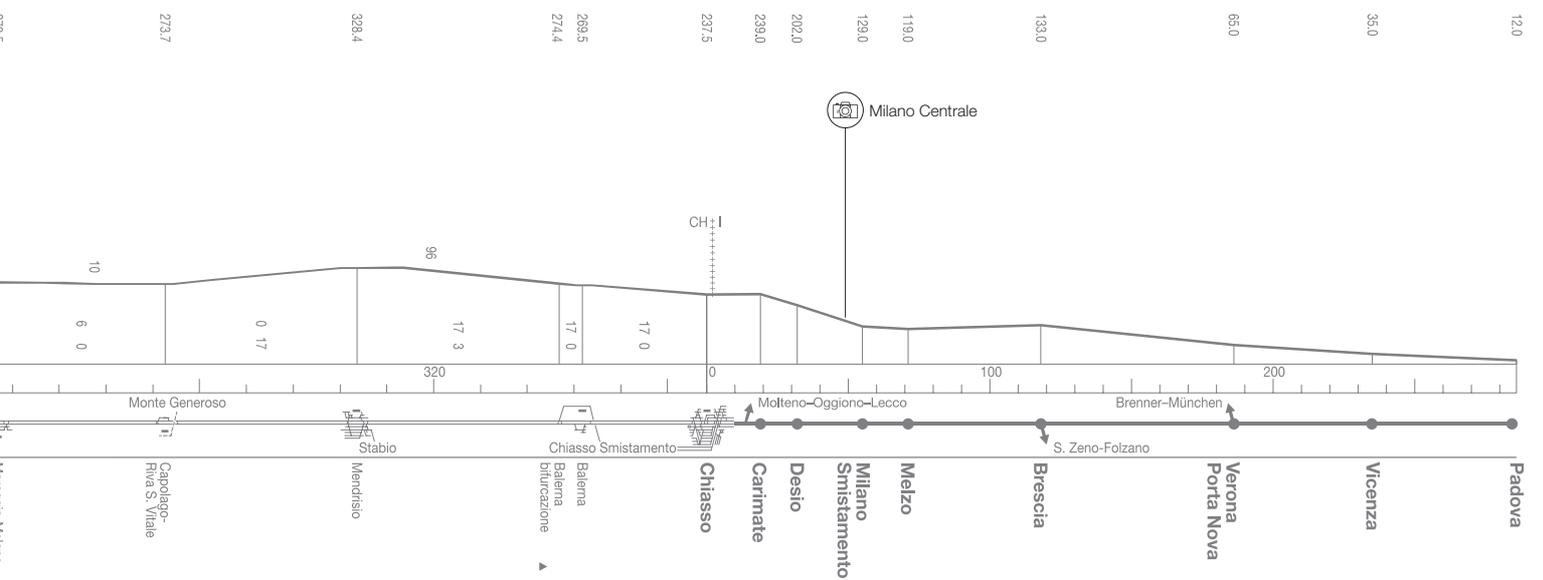




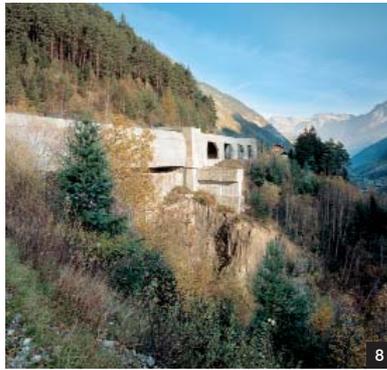








- 02 Vorwort
- 06 Gotthardbahn
- 08 Personenverkehr
- 14 Güterverkehr
- 20 Infrastruktur
- 26 Immobilien
- 32 **Impressionen Nord/Süd**
- 46 Strategie/Zielerreichung
- 50 Leistungen öffentl. Hand
- 52 Pensionskasse
- 54 Personal/Soziales
- 58 Umwelt/Nachhaltigkeit
- 60 Sicherheit
- 63 Risikomanagement
- 64 Corporate Governance
- 75 Jahreschronik
- 79 Finanzbericht



1 Gladbeck (D), Belad chemischer Produkte – SBB Cargo konnte in Deutschland und in Italien erneut wachsen. In Deutschland steigerte das Unternehmen die Verkehrsleistung um 29,5 % und in Italien um 16,8 %. Erstmals wurden 30 % der Transportleistung ausserhalb der Schweiz erbracht. SBB Cargo baute unter anderem das internationale Angebot im Wagenladungsverkehr stark aus.

2 Zug (ZG), Güterzustellung Wagenladungsverkehr – In der Schweiz steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung um 6,5 %. Auch der Wagenladungsverkehr wuchs trotz Fokussierung des Netzes stark. Das Wachstum erhöhte die Auslastung des Netzwerkes deutlich. Damit konnte SBB Cargo die Produktivität in diesem Segment markant erhöhen.

3 Zug (ZG), Betriebslagemonitore – Nach einer erfolgreichen Testphase nahm die SBB 2006 in den 14 meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz Betriebslagemonitore in Betrieb. Die Geräte weisen die Reisenden auf Betriebsstörungen und deren Auswirkungen hin und informieren über Reisealternativen. Die Betriebslagemonitore sind Teil des Programms zur Verbesserung der Kundeninformation im Störfall.

4 Oberrüti (AG), Bahnhof – Schweizer Kleinod an internationaler Transitstrecke: Der Bahnhof Oberrüti, einer von 345 sogenannten Kleinbahnhöfen. Mit dem im Jahre 2006 gestarteten Projekt «Kleinbahnhöfe» will SBB Immobilien zu vertretbaren Unterhalts- und Betriebskosten eine angemessene Präsenz in der Fläche erreichen.

5 Arth-Goldau (SZ), Perron – 285 Millionen Reisende waren im Jahr 2006 mit der SBB unterwegs – so viele wie noch nie. Die Anzahl der SBB-Stammkundinnen und -Stammkunden steigt: Jeder zweite Erwachsene besitzt ein General- oder Halbtaxabo oder ein Abonnement für einen Tarifverbund.

6 Amsteg (UR), Unterhaltsarbeiten – Das Schienennetz der SBB muss stetig gepflegt und unterhalten werden. Fahrbetrieb und Unterhaltsarbeiten müssen eng aufeinander abgestimmt sein – angesichts des dichten Fahrplans und des Bahnbetriebs rund um die Uhr ein hochkomplexes Zusammenspiel. 2006 erreichten 96,2 % der Reisezüge den Zielbahnhof pünktlich.

7 Erstfeld (UR), Lokomotivdepot – SBB Cargo transportierte im Jahr 2006 17,21 Mio. Nettotonnen Güter durch die Alpen. Mit der leichten Zunahme gelang es, einen mehrjährigen Trend zu brechen. Sie widerspiegelt die erfolgreiche Akquisition von Neuverkehren sowie das erhöhte Transportaufkommen aufgrund der Konjunktur. Die Verkehrsleistung stieg um 9,0 % auf 8006 Mio. Nettotonnenkilometer.

8 Zwischen Wassen und Göschenen (UR), Rohrbachbrücke – Brücke und Tunnel zugleich: Das 1984 fertig gestellte Bauwerk quert ein Seitentobel und schützt gleichzeitig die Bahnstrecke vor Lawinen und Steinschlag. Die Rohrbachbrücke ist eines von über 2000 Objekten auf der Gotthardstrecke zum Schutz des Bahntrassees vor den Naturgefahren in steilem Gelände.

9 Gotthard-Basistunnel (UR, GR, TI), Bauarbeiten – Der längste Tunnel der Welt entsteht: Die Bohrarbeiten am Gotthard-Basistunnel kommen rasch voran. Bereits wurden zwei Drittel der Gesamtstrecke von Tunnel, Schächten und Stollen ausgebrochen. In rund zehn Jahren fahren hier die Reisezüge mit Tempo 250 durch den Berg.

10 Kraftwerk Ritom (TI), Stausee – Hoch über der Leventina steht das 1920 erbaute Wasserkraftwerk der SBB. Das Werk versorgt unter anderem auch die Gotthardbahn mit Strom. Jährlich wird in Ritom eine Energiemenge von durchschnittlich 155 Mio. kWh produziert. Der vergleichsweise geringe Energieverbrauch ist der grösste Umweltvorteil der Bahn: Die SBB bewältigt 28 % des schweizerischen Güterverkehrs und 16 % des Personenverkehrs, beansprucht dafür aber lediglich 3,4 % der für den gesamten Verkehr benötigten Energie.

11 Bellinzona (TI), Industriewerk – 2006 trieb SBB Cargo die Neupositionierung des Geschäftsbereichs Instandhaltung weiter voran und begegnet damit dem Nachfragerückgang unter anderem bei den Unterhaltsleistungen an Lokomotiven. Das Industriewerk Bellinzona bleibt das Kompetenzzentrum für den Grossunterhalt von Streckenlokomotiven.

12 Milano Centrale (I), Bahnhof – Nicht nur von Nord nach Süd: Die SBB bringt über alle Grenzen hinweg Menschen zusammen. Die Schweizerinnen und Schweizer sind Europameister im Bahnfahren. Laut internationalen Statistiken fuhren 2005 alle Einwohnerinnen und Einwohner dieses Landes 42 Mal mit der Bahn. Nur die Japaner nutzen ihre Bahn noch häufiger.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Strategie/Zielerreichung: strategische Herausforderungen.

Die strategischen Ziele für die SBB werden im Rahmen der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB einerseits sowie in der darauf abgestützten Eignerstrategie des Bundesrates andererseits festgelegt. Im September 2006 genehmigte das eidgenössische Parlament die Leistungsvereinbarung mit der SBB für die Jahre 2007–2010, und im Dezember verabschiedete der Bundesrat die strategischen Ziele für dieselbe Zeitspanne. Für die SBB ergeben sich daraus die nachfolgenden strategischen Ziele für die Gesamtunternehmung und für die einzelnen Geschäftsbereiche.

Strategische Ziele SBB.

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

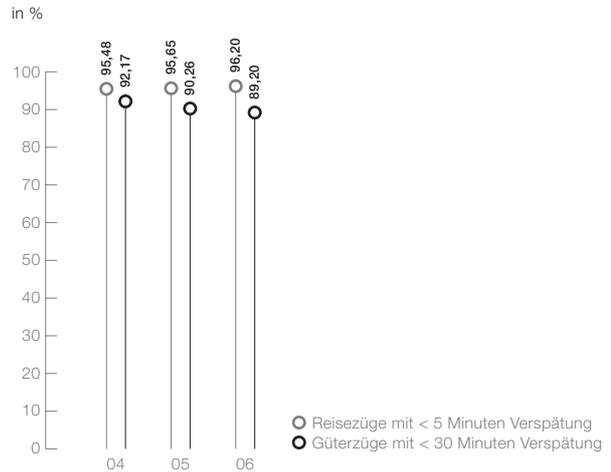
Strategische Ziele Personenverkehr.

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

Strategische Ziele Güterverkehr.

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

Entwicklung Anfahrtpünktlichkeit der Züge



Strategische Ziele Infrastruktur.

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

Strategische Ziele Immobilien.

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

Zielerreichung.

Die Berichterstattung der einzelnen Divisionen im vorliegenden Bericht gibt Aufschluss über die Erreichung der strategischen Ziele für das Geschäftsjahr 2006. An dieser Stelle seien deshalb nur wenige Hinweise auf wesentliche Resultate erwähnt. Für weiterführende Informationen sei auf die vorangehenden Kapitel verwiesen.

Finanzielles Ergebnis. Die SBB erzielte im Geschäftsjahr 2006 einen Überschuss von CHF 259,4 Mio. Im Vorjahr hatte sich ein Verlust von CHF –166,3 Mio. ergeben. Das im Vergleich zu 2005 positive Resultat ist auf Ergebnisverbesserungen in allen operativen Bereichen einerseits sowie auf die Auflösung von Rückstellungen andererseits zurückzuführen. (Vgl. Finanzbericht, S. 79).

Pünktlichkeit. Die Pünktlichkeitsziele für das SBB-Netz (inklusive Verkehr Dritter) wurden 2006 nur teilweise erreicht. Bei den Personenzügen lag die gemessene Pünktlichkeit mit 96,2 % über der Zielvorgabe von 95 % und über dem Vorjahreswert von 95,7 %. Für den Inter-city-Verkehr zwischen Bern und Zürich gilt ein Wochentagszielwert von weniger als 3 Minuten Verspätung bei 90 % der IC-Züge. Diese Zielvorgabe wurde mit 87,1 % verfehlt. Im Güterverkehr auf dem SBB-Netz (SBB Cargo und Dritte) wurde der Zielwert von weniger als 30 Minuten Verspätung bei 90 % der Züge mit 89,2 % nicht erreicht (zur Pünktlichkeit von SBB Cargo siehe Seite 19).

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Produktivität. Die Produktivität konnte in den vergangenen Jahren schrittweise verbessert werden. Im Personentransport ging der Betriebsaufwand pro Zugkilometer um 2,3% zurück. Im Güterverkehr stieg die mittlere Versandweite pro Nettotonne um 7,8%. Bei der Infrastruktur konnten die verkauften Trassenkilometer im Verhältnis zu deren Herstellkosten um 1% gesteigert werden.

Sicherheit. Die Zahl der Betriebsereignisse gemäss Kriterien des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC nahm im Berichtsjahr absolut wie auch bezogen auf die gefahrenen Trassenkilometer deutlich zu: Absolut stieg die Zahl der Ereignisse von 87 im Vorjahr auf 109 Ereignisse (+25%). Bezogen auf die Trassenkilometer nahmen die Unfälle von 0,57 auf 0,71 pro Million gefahrene Kilometer zu. Häufigste Unfallursachen waren mit 36 Ereignissen (Vorjahr 35) Zusammenstösse beziehungsweise Anpralle. Erfreulich war hingegen die Entwicklung bei den Berufsunfällen: Die Zahl der Berufsunfälle von SBB-Mitarbeitenden lag mit 3,8 Arbeitsunfällen pro 100 Mitarbeitende unter dem Vorjahresniveau (2005: 4,1) (mehr zum Thema Sicherheit ab Seite 60).

Moderne Führungsinstrumente.

Die SBB bekennt sich zu einem modernen Führungssystem mit dem Ziel, die Kosten-Nutzen-Effizienz der SBB 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 Kapitel Corporate Governance, S. 64).

Zudem finden in regelmässigen Abständen Gespräche statt mit dem Eigentümer, vertreten durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD), sowie mit der Aufsichtsbehörde, dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Bei diesen Gesprächen werden die Berichte über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundes sowie weitere SBB-relevante Themen besprochen.

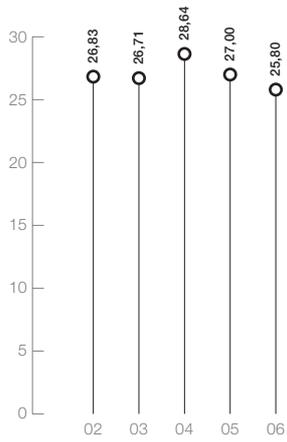
Auf operativer Ebene dient die «balanced scorecard» (BSC) als wichtiges Führungsinstrument zur Zielerreichung. Der Zentralbereich Corporate Finance and Controlling (CFC) erstellt monatlich ein Finanz-Reporting, das der Geschäftsleitung vorgelegt wird.

Investitionen für die Wirtschaft.

Die SBB war auch 2006 einer der bedeutendsten Auftraggeber für die Wirtschaft in der Schweiz. Das Unternehmen investierte im Berichtsjahr insgesamt CHF 2,1 Mia. und trug damit wesentlich zur Unterstützung und positiven Entwicklung der Schweizer Wirtschaft bei. Das Gesamtvolumen der Investitionen der SBB nahm gegenüber dem Vorjahr (CHF 2,5 Mia.) um CHF 0,4 Mia. ab. Der grösste Teil der getätigten Investitionen floss in Infrastrukturanlagen und Rollmaterial.

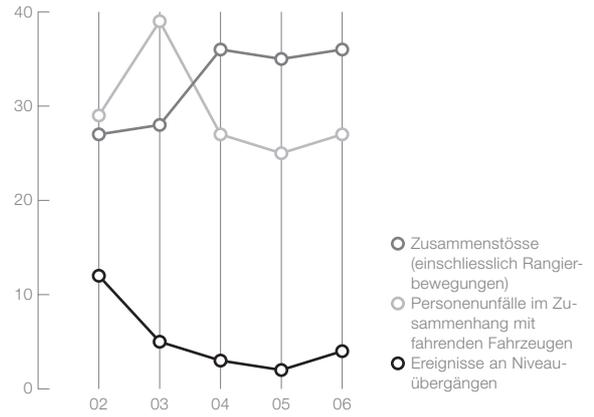
Betriebsaufwand pro Zugkilometer im Personenverkehr

CHF



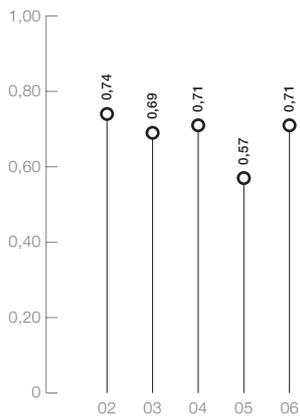
Entwicklung Unfälle nach Ursachen

Anzahl Ereignisse



Entwicklung Betriebsereignisse

Ereignisse pro Mio. Trassenkilometer



Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Leistungen öffentliche Hand: knappe Mittel für Infrastrukturbetrieb.

Für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz bilden die Leistungen der SBB das Rückgrat. Wo die Bahn nicht nach betriebswirtschaftlichen Kriterien betrieben werden kann, springen Bund, Kantone und Gemeinden als Auftraggeber ein. Die Leistungen der öffentlichen Hand dienen einerseits dem Erhalt und dem Ausbau der Infrastruktur und andererseits dem Regionalverkehr. Von einem leistungsfähigen Regionalverkehr als Zubringer profitiert auch der Fernverkehr der SBB. Insgesamt reduzierten sich die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand um CHF 4,3 Mio. auf CHF 1842,7 Mio.

Die Infrastruktur der SBB wird wesentlich finanziert durch Leistungen des Bundes. Im regionalen Personenverkehr tragen die Kantone und teilweise auch die Gemeinden diese Verantwortung in hohem Masse mit. Der Bund verlangt von der SBB für seine Zahlungen klar definierte Leistungen: Die Infrastrukturanlagen haben vorgegebene Qualitätskriterien zu erfüllen, zudem ist die SBB verpflichtet, ihr Netz im Güterverkehr auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen – zu den gleichen Bedingungen wie für SBB Cargo. Gemeinsam mit der BLS Lötschbergbahn, der Südostbahn und dem Verband öffentlicher Verkehr VöV gründete die SBB deshalb eine unabhängige Trassenvergabestelle: Die Trasse Schweiz AG nahm ihre Arbeit am 1. April 2006 auf. Damit wird dem Gebot der diskriminierungsfreien Trassenzuteilung auch formal Rechnung getragen.

Bund, Kantone und Gemeinden leisten der SBB auf mehreren Wegen Abgeltung für bestellte öffentliche Leistungen.

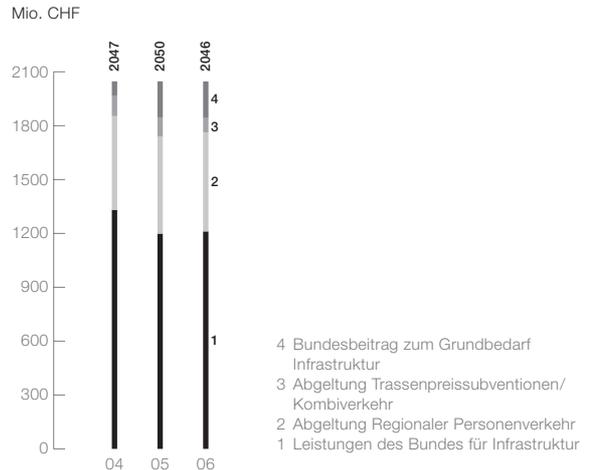
Leistungen an die Infrastruktur. 2006 erreichten die in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen Leistungen des Bundes an die Infrastruktur der SBB für die Bereitstellung und den Betrieb des rund 3000 Kilometer langen SBB-Bahnnetzes CHF 1211,4 Mio., CHF 12,1 Mio. mehr als im Vorjahr. Gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Betrag fielen die tatsächlichen Leistungen des Bundes an die Infrastruktur um CHF 104,1 Mio.

geringer aus, dies als direkte Folge mehrerer Sparprogramme des Bundes.

Nach wie vor hohe Netzauslastung. Die Nutzung des Netzes der SBB wird in Trassenkilometern gemessen. Die mittlere Netzbelastung oder die effektive Nachfrage zeigt sich in der Zahl gefahrener Züge pro Tag und Strecke. Im Berichtsjahr 2006 ging diese Kennziffer – bedingt durch die Entwicklung im Güterverkehr mit weniger, aber schwereren Zügen – mit durchschnittlich 138 Zügen leicht zurück, nachdem sie 2005 als Folge des grossen Fahrplanwechsels für Bahn 2000 im Personenverkehr von 131 auf 141 Züge angestiegen war. Nach wie vor ist die Auslastung des SBB-Netzes auch im internationalen Vergleich sehr hoch.

Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch die öffentliche Hand ermöglicht es, im regionalen Personenverkehr Transportmöglichkeiten und -leistungen im politisch gewünschten Umfang zu Preisen anzubieten, welche die vollen Kosten nicht zu decken vermögen. Bei der Festlegung des Angebotes im Regionalverkehr spielen die Kantone die wesentliche Rolle und erteilen der SBB entsprechende Leistungsaufträge. Ähnliche Anreizsysteme gelten auch im Transitgüterverkehr, wo der Bund mit Trassensubventionen und Abgeltungen den Kombinierten Verkehr stützt und so die von der Schweizer Stimmbevölkerung beschlossene Verlage-

Leistungen der öffentlichen Hand an die SBB¹



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

zung der Gütertransit-Verkehre von der Strasse auf die Schiene fördert.

Die Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden an die SBB betragen 2006 insgesamt CHF 631,3 Mio., das sind CHF 16,4 Mio. weniger als im Vorjahr. Davon waren CHF 552,1 Mio. für den regionalen Personenverkehr bestimmt. Für Trassenpreissubventionen wurden CHF 65,4 Mio. und für den kombinierten Verkehr CHF 13,8 Mio. eingesetzt. Nachdem das Parlament für 2005 beschlossen hatte, auf die Reduktion der Subventionsleistungen für den Wagenladungsverkehr zu verzichten, kam die Reduktion 2006 zum Tragen: Die Güterverkehr-Trassenpreissubventionen an die Infrastruktur nahmen um CHF 30,9 Mio. auf CHF 65,4 Mio. ab. SBB Cargo standen im Berichtsjahr CHF 27 Mio. weniger zur Verfügung. Bezogen auf den geleisteten Regionalzugskilometer nahmen die Abgeltungen im Geschäftsjahr 2006 gegenüber dem Vorjahr um 1,02% auf CHF 7,75 ab.

Insgesamt reduzierten sich die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand im Jahr 2006 um CHF 4,3 Mio. auf CHF 1842,7 Mio. Da Personen- und Güterverkehr in der Berichtsperiode eine zunehmende Nachfrage verzeichnen konnten, verbesserte sich das Abgeltungs-Leistungs-Verhältnis entsprechend.

Bundesbeitrag zum Grundbedarf. Die Beiträge des Bundes für die Infrastruktur und die Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Höhe von

CHF 1842,7 Mio. fliessen als Ertrag in die Erfolgsrechnung der SBB ein. Hinzu kommt der Bundesbeitrag zum Grundbedarf von CHF 203,6 Mio. (Vorjahr: CHF 203,4 Mio.). Er dient zur Finanzierung derjenigen Infrastrukturinvestitionen, die über die Substanzerhaltung hinausgehen.

Damit betragen die Leistungen der öffentlichen Hand für das Jahr 2006 insgesamt CHF 2046,3 Mio. Im Vorjahr hatten sich die entsprechenden Abgeltungen auf CHF 2050 Mio. belaufen.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Pensionskasse: Deckungsgrad weiterhin ungenügend.

Die Pensionskasse SBB erzielte im Geschäftsjahr 2006 auf den Kapitalanlagen eine Performance von 5,6%. Der Deckungsgrad bleibt weiterhin ungenügend und reduzierte sich im Berichtsjahr gar leicht von 86,8% auf 86,5%. Auf den 1. Januar 2007 wechselte die Pensionskasse SBB ins Beitragsprimat. Gleichzeitig unternahm die SBB einen grossen Schritt zur Sanierung der Kasse.

Die Pensionskasse SBB (PK SBB) schloss das Geschäftsjahr mit einem Verlust von CHF 60 Mio. ab; im Vorjahr hatte sich ein Überschuss von CHF 460 Mio. ergeben. Damit erhöhte sich der Fehlbetrag von CHF 1841 Mio. auf CHF 1901 Mio. Der Deckungsgrad der PK SBB sank um 0,3 Prozentpunkte auf 86,5%.

Die PK SBB erzielte 2006 auf den Kapitalanlagen eine Performance von 5,6%, dies trotz einer wegen der Unterdeckung beschränkten Risikofähigkeit. Positiv auf die Performance wirkten sich die unerwartet stark gestiegenen Aktienmärkte, die indirekten Immobilienanlagen sowie die in einem kleineren Ausmass getätigten (teilweise kapitalgeschützten) Investitionen in Rohstoffe sowie Private Equity aus. Hingegen beeinflussten das bedeutende Engagement in Schweizer Obligationen sowie der schwächere US-Dollar das Resultat negativ.

Wie im Vorjahr wäre eine hohe Performance von über 6% notwendig gewesen, um ein ausgeglichenes Resultat zu erzielen. Das Performancepotenzial gemäss Anlagestrategie beträgt 4,5%. Dieser Wert wurde mit der effektiv erzielten Performance um 1,1 Prozentpunkte klar übertroffen. Per Ende 2006 sind alle Reserven und Rückstellungen gemäss dem Reglement aufgebaut.

Vorzeitiger Ruhestand. Im Berichtsjahr gingen 823 Versicherte in den freiwilligen vorzeitigen Ruhestand (Voll- oder Teilpensionierung). Das sind deutlich mehr Versicherte als im Vorjahr (229). Der Anstieg begründet sich damit, dass diese Versicherten den Wechsel vom Leistungs- ins Beitragsprimat vermeiden wollten.

Primatwechsel auf den 1. Januar 2007.

Der sorgfältig vorbereitete Wechsel vom Leistungs- zum Beitragsprimat wurde auf den 1. Januar 2007 vollzogen. Der gewählte Versicherungsplan und die darin festgelegten Beiträge sind sozial, alle Versicherungsleistungen sind finanziert, die Umstellungsgarantien für die älteren Versicherten sind ausgewogen und durch Rückstellungen ebenfalls finanziert. Die Modellberechnungen zeigen, dass im neuen System ein Versicherter im Alter von 63,5 Jahren mit einer Rente von 60% des letzten versicherten Lohnes in den Ruhestand treten kann. Dies allerdings unter der Annahme, dass das Altersguthaben mit 3,5% verzinst wird. Dieser Zinssatz kann aber wegen der Unterdeckung für 2007 nicht gewährt werden.

Mit dem Primatwechsel wurde der Technische Zins von 4,0% auf 3,5% reduziert. Entsprechend sank auch der Umwandlungssatz für die Berechnung der Rente gemäss vorhandenem Altersguthaben zum Zeitpunkt der Pensionierung. Er liegt neu auf 6,515% im Alter von 65. Für bereits laufende Renten muss das

entsprechende Vorsorgekapital um CHF 390 Mio. erhöht werden, was sich wiederum negativ auf den Deckungsgrad auswirkt.

Erster Schritt der SBB zur Sanierung.

Die SBB beschloss im Berichtsjahr, die PK SBB mit CHF 1493 Mio. teilweise zu sanieren. Davon sind CHF 711 Mio. bestimmt für die per 31.12.2006 bestehende Unterdeckung und CHF 782 Mio. für die Äufnung einer Wertschwankungsreserve von 15% auf dem entsprechenden Vorsorgekapital von CHF 5,2 Mia.

Die Sanierung erfolgt einerseits mittels eines gesicherten Darlehens von CHF 1,2 Mia. mit einer Laufzeit von 25 Jahren ab 1. Januar 2007, das zu 4% verzinst und ab 2011 amortisiert wird. Weitere CHF 293 Mio. wird die SBB Ende März 2007 der Kasse überweisen.

Auch die Umstellung auf das Beitragsprimat trägt zur finanziellen Konsolidierung bei. Gleichzeitig werden dadurch die Versicherten und die angeschlossenen Unternehmen deutlich stärker belastet als im bisherigen Leistungsprimat.

Zweiter Schritt des Bundes?

Die Sanierung der Teile der Alterspensionierten sowie der IV-Bezüger ist nach wie vor ungelöst und kann nicht von der SBB geleistet werden. Hier steht der Bund als 100-Prozent-Eigner der SBB in der Verantwortung. Der Bundesrat nahm im Dezember von der SBB-Sanierung des Teils der Aktiven zustimmend Kenntnis, äusserte sich aber noch nicht zur ausstehenden Unterstützung der Sanierungsbemühungen durch den Bund. Nachdem inzwischen feststeht, dass gegen das Gesetz über die Pensionskasse des Bundes PUBLICA und gegen die darin vorgesehene Umstellung auf das Beitragsprimat kein Referendum ergriffen wird, erwartet die SBB, dass sich Bundesrat und Parlament jetzt detailliert und rasch den Problemen der PK SBB annehmen werden. Wie bekannt ist, stehen die Probleme der PK SBB in engem Zusammenhang mit dem Zeitpunkt der Ausfinanzierung der Kasse auf den 1. Januar 1999 und den nachfolgenden Einbrüchen auf den Kapitalmärkten. Die Ausfinanzierung erfolgte ohne Schwankungsreserven.

Transparenz.

Die PK SBB bleibt eine Gemeinschaftseinrichtung mit einem Abschluss, einem Fehlbetrag und einem Deckungsgrad. Die ins Auge gefasste Überführung der PK SBB in eine Sammelstiftung mit einer «Rentnerkasse» kann nicht vollzogen werden, nachdem das Parlament eine identische Lösung für die PUBLICA ablehnte. Zur Wahrung der Transparenz für die Sanierung durch den Bund werden aber die drei Versichertenkreise «Aktive», «Alterspensionierte» und «IV-Bezüger» innerhalb der PK SBB organisatorisch und buchhalterisch getrennt geführt. Dies erfolgt unter anderem durch die Überführung der extern verwalteten Vermögen in einen Institutional Fund, wobei die Versichertenkreise entsprechend ihrem Vermögen Fondsanteile besitzen.

Finanzielle Situation nach dem Wechsel zum Beitragsprimat und der SBB-Sanierung von CHF 1493 Mio.

Per 31.12.2006 betrug der Fehlbetrag der PK SBB CHF 1901 Mio., der Deckungsgrad lag entsprechend bei 86,5%.

Per 1.1.2007 erfolgt die Reduktion des Technischen Zinses auf 3,5%. Dies erhöht den Fehlbetrag um CHF 390 Mio. auf CHF 2291 Mio., der Deckungsgrad sinkt um 2,3 Prozentpunkte auf 84,2%. Die SBB-Sanierung von CHF 1493 Mio. reduziert den Fehlbetrag auf CHF 798 Mio. und erhöht den Deckungsgrad um 10,3 Prozentpunkte.

Nach diesen Operationen beträgt der Fehlbetrag der PK SBB CHF 798 Mio., und der Deckungsgrad liegt bei 94,5%.

Die Unterdeckung ist immer noch erheblich und erlaubt vorderhand keine Anpassung der laufenden Renten.

Personal/Soziales: neuer Gesamtarbeitsvertrag.

Gemeinsam mit ihren Sozialpartnern verständigte sich die SBB 2006 auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag für SBB und SBB Cargo, der auf 1. Januar 2007 in Kraft trat. Kernelemente sind die 41-Stunden-Woche, der Umbau des Zulagenwesens und die absolute Friedenspflicht. Daneben zeigten 2006 die Förderungsmassnahmen für die berufliche Neuorientierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und die Anstrengungen im Gesundheitsschutz weitere Erfolge. Der Konzern bot im Jahresmittel 27 933 Vollzeitstellen an, davon 25 485 im Stammhaus.

Das Ringen um einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für SBB und SBB Cargo – die SBB hat den GAV auf Ende 2006 gekündigt, um den Weg für neue Verhandlungen frei zu machen – war personalpolitisch das zentrale Ereignis im Geschäftsjahr 2006. Nach 14 intensiven Verhandlungsrunden fanden die Sozialpartner im Dezember eine Kompromisslösung: Die SBB kehrt zurück zur 41-Stunden-Woche und erhält nach mehreren gescheiterten Anläufen ein zeitgemässeres Zulagensystem. Die Mitarbeitenden profitieren von einer Lohnerhöhung um 1,5%, einem zusätzlichen Ferientag, einem Vaterschaftsurlaub von fünf Tagen sowie – weiterhin – vom Kündigungsschutz bei Restrukturierungen. Seit Januar 2007 ist der neue GAV in Kraft. Er gilt für eine Laufzeit von mindestens vier Jahren. Damit bleibt die SBB eine attraktive Arbeitgeberin. Gleichzeitig konnte durch die Neuerungen im GAV die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gesteigert werden.

In den gleichzeitig stattfindenden Lohnverhandlungen einigten sich die Sozialpartner auf eine generelle Lohnerhöhung von 1,2%; zusätzlich stellte die SBB für individuelle Massnahmen 0,8% der Lohnsumme zur Verfügung.

Lohnabschluss und GAV-Verhandlungen führten für 2007 zu einer Erhöhung der Lohnsumme um insgesamt 3,5%. Das entspricht einer Summe von CHF 73,5 Mio. Darin nicht eingerechnet ist der zusätzliche Ferientag.

Berufsbilder weiterentwickelt. Auch während der GAV-Verhandlungen entwickelten Unternehmen und Gewerkschaften einzelne Berufsbilder weiter. Der technologische Fortschritt sowie veränderte Prozesse stellen neue Anforderungen an Inhalte, Laufbahnen und Entlohnung gewisser Berufskategorien. So entstanden neue Berufsbilder für die Mitarbeitenden der Produktion des Güterverkehrs und in der Betriebsführung. In der Zugvorbereitung wurden Rangier- und Reinigungsaufgaben zusammengelegt, was ebenfalls neue Berufsbilder nötig machte.

Das Personal spricht mit. Die Personalkommissionen (Peko) nahmen auch 2006 ihre Rolle der innerbetrieblichen Mitwirkung engagiert wahr und arbeiteten in zahlreichen Projekten aktiv mit. Die Peko-Vertreterinnen und -Vertreter lancierten unternehmensweit zahllose Vorstösse für Verbesserungen auf allen Stufen – von der Instandhaltung von Aufenthaltsräumen bis zur arbeitsmedizinischen Bewertung von Emissionen.

Leichter Rückgang des Personalbestands.

Die SBB beschäftigte im Geschäftsjahr 2006 im Jahresmittel 27 933 Mitarbeitende (Vollzeitstellen, inkl. Tochtergesellschaften). Gegenüber dem Vorjahr ging der konsolidierte Personalbestand um 397 Stellen (–1,4%) zurück. Damit setzte sich die Entwicklung der Vorjahre fort: Während die Zahl der Vollzeitstellen

bei der SBB AG und bei SBB Cargo AG im Jahresverlauf abnahm, stieg der Personalbestand in den Tochterfirmen um insgesamt 60 Stellen. Auch bei SBB Infrastruktur nahm die Zahl der Mitarbeitenden unter anderem als Folge der Professionalisierung der Betriebswehr leicht zu.

Vorzeitiger Ruhestand vor Primatwechsel. Im Stammhaus führte das neue Vorsorgereglement der Pensionskasse SBB mit dem Wechsel aufs Beitragsprimat per 1. Januar 2007 dazu, dass viele Mitarbeitende 2006 in den freiwilligen vorzeitigen Ruhestand gingen und sich noch zu den alten Bedingungen pensionieren liessen. Bei SBB und SBB Cargo waren es 2006 insgesamt 768 Mitarbeitende. Inklusiv Tochtergesellschaften verzeichnete die Pensionskasse SBB insgesamt 823 Übertritte in den freiwilligen vorzeitigen Ruhestand, deutlich mehr als im Vorjahr (229).

Effizienzsteigerung und Stellenabbau. Daneben hatten in verschiedenen Bereichen des Unternehmens Massnahmen zur Effizienzsteigerung einen Stellenabbau zur Folge. Am stärksten wirkten sich die Restrukturierungen von SBB Cargo aus. Im Verwaltungsbereich des Konzerns wurde 2006 ebenfalls ein Programm zur Kostensenkung durchgeführt, das 2007 stellenwirksam wird.

Zeitguthaben rückläufig. Die Personalbestände sind weitgehend ausgeglichen und entsprechen dem Bedarf. Erneut waren im Berichtsjahr – trotz Mehrverkehr – die Zeitguthaben der Mitarbeitenden rückläufig. Die Anzahl Überstunden, nicht bezogener Ferientage oder sonstiger Zeitansprüche addierte sich Ende 2006 auf 307 041 Tage und lag damit um 6% unter dem Vorjahreswert.

Mehr Frauen. Mit 12,68% (im Jahresmittel nach Anzahl Personen) erreichte die SBB den höchsten Frauenanteil in ihrer Geschichte. Im Vorjahr hatte der Frauenanteil 12,5% betragen. Trotz des stetigen Anstiegs der letzten Jahre sind Frauen im Unternehmen aber nach wie vor ungenügend vertreten. Dies gilt insbesondere auch für das Führungskader, wo sich 2006 der Frauenanteil auf 6,12% belief. Um den Anteil der Frauen im Kader zu steigern, führt die SBB seit einiger Zeit unter anderem ein unternehmensweites Mentoring-Programm durch. Wegen grosser Nachfrage wurde

das Programm 2006 erstmals in zwei Gruppen mit insgesamt 24 Frauen durchgeführt. Das im Oktober 2006 gestartete Programm läuft bis im September 2007.

Neuorientierung bewährt sich.

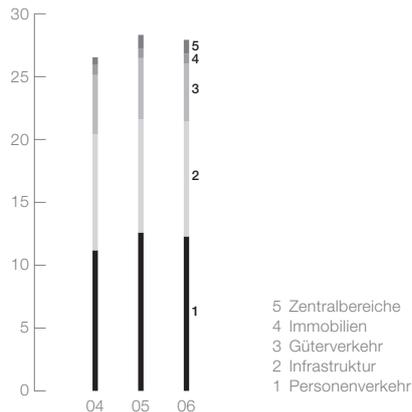
Berufliche Neuorientierung für 388 Mitarbeitende. Im vergangenen Jahr unterstützte die SBB 388 Personen in der beruflichen Neuorientierung nach einem Stellenverlust. Infolge von Restrukturierungen traten 180 Mitarbeitende in das Qualifizierungsprogramm NOA (Neuorientierung und Arbeit) ein. Andererseits schieden 266 Mitarbeitende aus NOA aus, indem sie einen beruflichen Neuanfang schafften. Das sind 80% mehr als im Vorjahr. Einfluss auf diese erfreuliche Entwicklung haben vor allem neu eingeführte Prozesse in Beratung und Vermittlung. Darüber hinaus bewähren sich die Anstrengungen der SBB, Mitarbeitende bereits vor dem Stellenverlust in der beruflichen Neuorientierung zu unterstützen. Dank präventiver Massnahmen fanden im Berichtsjahr fast die Hälfte der betroffenen Mitarbeitenden (44%) eine neue Stelle oder eine andere Lösung, bevor ihre Stelle formell aufgehoben wurde – zum Vorteil von Personal und Unternehmen.

Interne Personalvermittlung. Über die SBB-eigene Personalvermittlung sammelten im Jahresverlauf 176 Personen in temporären Einsätzen weitere Berufserfahrungen. 41 Mitarbeitende nutzten eines der Modelle, das die SBB älteren Mitarbeitenden zur Neuorientierung anbietet. Bewährt haben sich ferner die seit 2006 geltenden Leistungsaufträge sowie die fall- und verursachergerechte Finanzierung: Die restrukturierenden Bereiche bilden Rückstellungen für sogenannte Newplacement-Honorare. Bis zum Austritt waren Mitarbeitende im Durchschnitt 265 Tage (2005: 264 Tage) im Programm.

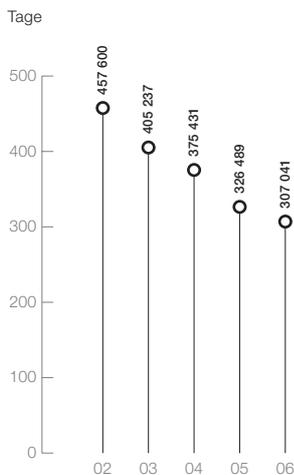
02	Vorwort
06	Gotthardbahn
08	Personenverkehr
14	Güterverkehr
20	Infrastruktur
26	Immobilien
32	Impressionen Nord/Süd
46	Strategie/Zielerreichung
50	Leistungen öffentl. Hand
52	Pensionskasse
54	Personal/Soziales
58	Umwelt/Nachhaltigkeit
60	Sicherheit
63	Risikomanagement
64	Corporate Governance
75	Jahreschronik
79	Finanzbericht

Entwicklung Personal nach Divisionen und Bereichen

Vollzeitbeschäftigte in Tausend inklusive Tochtergesellschaften (Jahresmittel)



Entwicklung Zeitguthaben Stammhaus SBB¹



1 SBB AG und SBB Cargo AG.

Personalpolitik schafft verlässliche Basis.

Die Personalpolitik der SBB gründet auf Werten und Grundsätzen, aus denen sich für Mitarbeitende und Unternehmen sowohl Ansprüche als auch Verpflichtungen ableiten. Im Berichtsjahr hat die SBB ihre Grundsätze zur Führung und Zusammenarbeit sprachlich überarbeitet und ergänzt. Darin verpflichtet sich die SBB unter anderem, Mitarbeitende zu respektieren, ihre Aus- und Weiterbildung zu fördern sowie marktgerechte und flexible Anstellungsbedingungen zu bieten. Im Gegenzug erwartet sie von den Mitarbeitenden hohes Engagement, Leistungsfähigkeit, Kooperation, Kundenorientierung und Offenheit gegenüber anderen Kulturen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der SBB. Um den unterschiedlichen Anforderungen von Märkten und Kunden sowie des Eigentümers gerecht zu werden, sind bestimmte, immer spezifischere Fähigkeiten notwendig. Die systematische Grundlage für die Auswahl sowie die Entwicklung von Mitarbeitenden bilden die Kompetenzenmodelle für Mitarbeitende und Führungskräfte, welche die SBB-Personalpolitik abrunden.

Bildung und Laufbahnen auf allen Ebenen.

Mehr Lehrlinge. Der Ausbildungsverbund login bildete im Jahresmittel 1199 Lernende für die SBB aus, 66 mehr als im Vorjahr. Hinzu kamen 49 Praktikumsstellen (2005: 34). Die SBB wird ihr Engagement in der Ausbildung junger Menschen künftig noch verstärken: Nachdem vor vier Jahren die Zielgrösse auf 1200 Auszubildende angehoben wurde (früher 1000), sollen – trotz leicht rückläufigem Personalbestand – bis 2010 durchschnittlich 1300 Lernende pro Jahr bei login ausgebildet werden. Damit werden auch neue Junior Business Teams möglich, in denen Lernende mit innovativen Ausbildungsformen auf den Arbeitsmarkt vorbereitet werden. Bereits heute sind 23 Teams mit 111 Ausbildungsplätzen bei der SBB im Einsatz.

Seit 2006 bildet login im Auftrag der SBB auch das Lokpersonal aus.

Investitionen in Aus- und Weiterbildung. Die SBB fördert die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden. Mit Zeit oder Geld unterstützt sie Lehren, Fachausbildungen, Kurse oder Weiterbildungen an höheren Schulen. Allein im internen Kursprogramm fanden 2006 über 300 fachübergreifende Seminare und Trainings statt. In drei unternehmensweit angebotenen Kadernachwuchsprogrammen bereiteten sich weit über hundert Mitarbeitende auf künftige Führungsaufgaben vor. Vorgesetzte nutzten die Angebote der internen Managementberatung rege: Mehr als 5600 Stunden entfielen auf Einzelcoachings, Begleitung von Changeprozessen und auf die Moderation von Workshops. Das SBB-eigene Ausbildungszentrum Löwenberg steigerte den Anteil externer Kunden von 26% auf 32%. Es gilt inzwischen als eine der beliebtesten Tagungstätten der Schweiz.

Verantwortung für Mitarbeitende.

Demografische Herausforderungen. Die demografische Entwicklung stellt auch die SBB langfristig vor neue Herausforderungen. Neben einem prognostizierten Mangel an Fachkräften bereitet sie sich auf die möglichen Risiken des demografischen Wandels vor. Dazu zählen zum einen das steigende Durchschnittsalter insbesondere in Berufen mit einem höheren Morbiditätsrisiko und die angespannte Situation der Sozialversicherungen.

Absenzenmanagement. Die SBB erstellt regelmässig Gesundheitsberichte. Neben Prävention und Gesundheitsförderung setzt das Unternehmen auf ein Absenzenmanagement und auf neue Wege in der Reintegration. Dank des systematischen Absenzenmanagements zählt das Unternehmen immer weniger krankheits- und unfallbedingte Fehltage. Langzeitabsenzen treiben die Anzahl der Fehltage markant in die Höhe. Dank der im Berichtsjahr geschaffenen Transparenz über Ursachen und Kosten von Langzeitabsenzen sieht sich die SBB in der Lage, die berufliche Reintegration 2007 systematisch auf eine neue Basis zu stellen. Im Kern geht es darum, Abläufe zu verbessern, Invalidisierungen zu vermeiden und erkrankte Personen entsprechend ihrer Fähigkeiten wertschöpfend einzusetzen.

Soziales. Die SBB-Sozialberatung begleitete im Berichtsjahr 1395 Mitarbeitende (2005: 1557). Finanzielle Probleme sind nach wie vor der häufigste Beratungsgrund, gefolgt von Gesundheits- und Arbeitsplatzproblemen. Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie übernahm die SBB von 238 Mitarbeitenden bis zu 90% der Kosten der Kinderbetreuung. 54 Kinder profitierten von reservierten Krippenplätzen. Zudem integrierte die SBB verschiedene Personalfonds und Stiftungen in die Stiftung Personalfonds SBB, deren Vermögen sich Ende 2006 auf CHF 44,3 Mio. belief. Für soziale Zwecke, vor allem zur Lösung finanzieller Engpässe, stellte die Stiftung rund CHF 1 Mio. bereit. Die Erlöse aus dem Vermögen werden für soziale Zwecke eingesetzt, vor allem zur Lösung finanzieller Engpässe einzelner Mitarbeitender.

Umwelt/Nachhaltigkeit: wenig Klimaschadstoffe.

Der Erhalt und Ausbau des Umweltvorteils der Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern ist ein erklärtes Ziel der SBB. Entsprechend wird die Umwelteffizienz kontinuierlich weiter entwickelt. 2006 verbesserte die SBB die Leistungen in den wesentlichen Bereichen Lärm, Energieverbrauch und Emissionen. Daneben gewinnen Themen wie Klimaschutz und Naturgefahren für die SBB zunehmend an Bedeutung.

Klimaschutz: ein Thema für die SBB.

Die SBB stösst wenig Klimaschadstoffe aus und bietet mit ihrem vollständig elektrifizierten Netz nahezu CO₂-freien Verkehr an. Dies wegen der eigenen klimaneutralen Energieproduktion und aufgrund ihrer Energieeffizienz. Andererseits war der Bahnbetrieb schon immer dem Klima ausgesetzt, und Naturgefahren gehören zum Betrieb. Da ein Zusammenhang zwischen globaler Klimaerwärmung und extremen Witterungsverhältnissen als wahrscheinlich gilt, werden die Vorkehrungen gegen diese Gefahren weiter an Bedeutung gewinnen.

Die SBB erzeugt wenig klimarelevante Schadstoffe. Der grösste Teil der Klimagase wird von den Gebäudeheizungen verursacht. 2006 emittierte die SBB etwa 54 100 Tonnen CO₂ aus der Verbrennung von Heizöl und Erdgas. Für das Rangieren, die Nahzustellung von Gütern und den Unterhalt der Geleise sind dieselbetriebene Dienstfahrzeuge notwendig. Sie erzeugen gesamthaft etwa 32 260 Tonnen CO₂ pro Jahr.

Energie: Hohe Energieeffizienz.

Der vergleichsweise geringe Energieverbrauch ist der grösste Umweltvorteil der SBB: Die SBB bewältigt 28 % des schweizerischen Güterverkehrs und 16 % des Personenverkehrs, beansprucht dafür aber lediglich 3,4 % der für den gesamten Verkehr benötigten Energie. Um eine Person 100 km weit zu transportieren, verbrauchte

die SBB im Jahr 2006 rund 9,6 kWh Endenergie, was 1,1l Benzin entsprechen würde. Für den Transport einer Tonne eines durchschnittlichen Gutes wurden 6,7 kWh pro 100 km oder umgerechnet 0,7l Diesel verbraucht.

Die SBB hat die Energieeffizienz im Personen- wie auch im Güterverkehr um 3 % verbessert. Dies ist auf den Rückgang des Energieverbrauchs im Zugbetrieb von 1862 GWh auf 1827 GWh bei gleichzeitiger Steigerung der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr zurückzuführen.

Hohe Eigenproduktion. Die SBB produziert 70 % der elektrischen Energie in den eigenen Wasserkraftwerken und Partnerwerken. Ihren zusätzlichen Bedarf deckt sie über ihre Beteiligungen an französischen Atomkraftwerken und auf dem freien Markt.

Restwassermengen. In Zukunft rechnet die SBB aufgrund der höheren, gesetzlich vorgeschriebenen Restwassermengen mit einem leichten Rückgang der Energieproduktion aus Wasserkraft bei gleichzeitig zunehmenden Verkehrsleistungen. Zur Sicherstellung der Versorgung und insbesondere der Leistungsbereitstellung arbeitet die SBB zusammen mit ATEL das Bauprojekt für das Pumpspeicherwerk Nant de Drance aus.

Drei Viertel der Energie für die Züge. Der Zugverkehr verbraucht 80% des gesamten Energiebedarfs der SBB, vom Rest werden 11% für Heizungen, 8% für 50-Hz-Strom und 1% für sonstige Treibstoffe aufgewendet. Die SBB analysiert zurzeit die Einsparpotenziale in ihren Gebäuden und Werkstätten in Zusammenarbeit mit der Energieagentur der Wirtschaft EnAW.

Verkehrsverlagerung bringt Klimaentlastung.

SBB Cargo entlastet mit ihren Transporten das Straßennetz bereits um über 25 000 Lastwagenfahrten pro Tag. Jedes zusätzlich auf die Bahn verlagerte Transportgut, jede Person, die statt des Autos oder des Flugzeuges die Bahn benützt, reduziert den Energieeinsatz, verringert den Ausstoß von CO₂ und belastet die Luft weniger mit Schadstoffen wie NO_x und Dieselpartikeln.

Naturgefahren.

Die Gleise der SBB sind verschiedenen Naturgefahren wie Hochwasser, Stürmen und Erdbeben ausgesetzt. Als Folge des Klimawandels können Häufigkeit und Schwere von Schadensereignissen zunehmen. Dieser Gefahr begegnet die SBB mit einem integralen Naturgefahrenmanagement, das im vergangenen Jahr noch stärker auf die Prävention und die für den Betrieb wesentlichen Risiken ausgerichtet wurde.

Weniger Lärm.

Nachdem die Reisezugwagen bereits in den vergangenen Jahren vollständig mit lärmarmen Bremssystemen ausgerüstet worden waren, waren Ende 2006 auch 33,8% der Güterwagenflotte lärmarm. Bis 2009 werden die Sanierungsarbeiten abgeschlossen sein. Zudem erstellte die SBB 2006 im Rahmen des FinöV-Lärmsanierungsprojektes 11 km Lärmschutzwände. Die gesamte Länge der Lärmschutzwände auf dem SBB-Netz beträgt inzwischen 128,9 km.

Gerüche unbedenklich.

Die Umrüstung von Bahnwagen von lärmigen Graugussbremssohlen auf lärmarme Verbundstoffsohlen kann bei starken Bremsungen zu Geruchsbelästigungen führen. Messungen haben ergeben, dass die entstehenden Schwelgase nicht gesundheitsschädlich sind. Trotzdem will die SBB zusammen mit anderen Bahnen bei den Herstellern darauf hinwirken, dass Bremssohlen mit verbesserten Rezepturen entwickelt werden, die weniger zu Geruchsbildung neigen.

Elektromagnetische Felder untersucht.

Die Reisenden der SBB wollen heute im Zug unterbrechungsfrei telefonieren. Dazu verfügen die Reisezugwagen über so genannte Repeateranlagen. Umfangreiche Messungen zeigten, dass die Feldstärken im Fahrgastraum vergleichbar sind mit den vorhandenen Feldstärken im städtischen Siedlungsgebiet. Als Ersatz des bisherigen Betriebsfunks und als Voraussetzung für das Zugssicherungssystem ETCS baut die SBB zurzeit das GSM-R Netz auf. Bei diesem Mobilfunknetz werden die gesetzlichen Grenzwerte vollumfänglich eingehalten.

Bezüglich der Belastung von Mitarbeitenden führte die SBB 2006 eine Risiko-Analyse der Arbeitsplätze durch. Das einzige als relevant eingestufte Risiko betrifft Mitarbeitende mit medizinischen Implantaten. Hier wurden vertiefte Abklärungen vorgenommen und entsprechende Massnahmen eingeleitet.

Weitere Erfolge in anderen Umweltbereichen.

Die SBB setzte 2006 zahlreiche Massnahmen zur Minderung der Umweltbelastung um. So wird beispielsweise die Flotte der Diesel-Dienstfahrzeuge laufend modernisiert und mit Partikelfiltern ausgerüstet. Gleichzeitig werden umweltgefährdende Stoffe wie FCKW in Kälteanlagen oder Asbest eliminiert. In den Zügen wird der Anteil geschlossener Toiletten stetig erhöht. Diese und zahlreiche weitere Massnahmen tragen dazu bei, dass die SBB ihren Anspruch, ein attraktives und umweltschonendes Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen, auch in Zukunft erfüllen kann.

Sicherheit: mehr Ereignisse – keine schweren Unfälle.

Die Sicherheit der Kunden und des Personals hat bei der SBB oberste Priorität und beeinflusst ihr tägliches Handeln in höchstem Masse. Das bereichsübergreifende Sicherheitsmanagement sorgt für ein hohes Sicherheitsniveau. Dennoch will die SBB die Sicherheit weiter verbessern. Basis dazu bildet die unternehmensweit verbindliche Sicherheitspolitik.

2006 ereigneten sich bei der SBB keine Zusammenstösse oder Entgleisungen mit Reise- oder Güterzügen, bei denen Verletzte oder Todesfälle zu beklagen waren. Allerdings kam es bei Rangierarbeiten zu einem tödlichen Arbeitsunfall.

Im Berichtsjahr wurden – gemessen nach den Kriterien des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC – bei der SBB insgesamt 109 sogenannte «Ereignisse» registriert. Das sind 0,71 Ereignisse pro Million Trassenkilometer. Dieser Wert liegt in der Grössenordnung des Durchschnitts der vier vorangegangenen Jahre, als es durchschnittlich zu 0,68 Ereignissen pro Million Trassenkilometer kam. Gegenüber dem Vorjahr liegt die Zahl der 2006 erfassten Ereignisse allerdings deutlich höher: Mit 0,57 Ereignissen pro Million Trassenkilometer (87 Ereignisse) war 2005 ein ausserordentlich tiefer Wert festgestellt worden.

Zu den im Berichtsjahr registrierten Ereignissen zählten neben Entgleisungen und Zusammenstössen auch Unfälle mit geringeren Einflussmöglichkeiten der SBB; dazu gehören namentlich Gleisüberquerungen durch Dritte und Zusammenstösse mit Strassenfahrzeugen. Auch sind diejenigen Unfälle berücksichtigt, die teilweise oder ganz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen verursacht wurden, bei denen die SBB aber mit betroffen war (18 Fälle).

Die Ereignisse im Detail. Bei insgesamt 36 Ereignissen (Vorjahr 35) handelte es sich um Zusammenstösse beziehungsweise Anpralle. 55 % dieser Vorfälle ereigneten

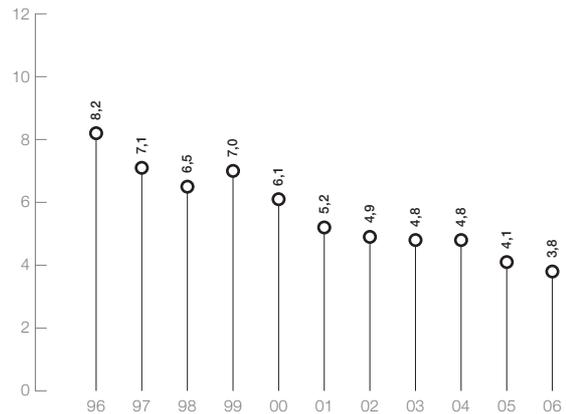
sich im Rangierbereich. Zusammenstösse Zug gegen Zug mit schweren Personen- oder Sachschäden mussten auf dem SBB-Netz 2006 nicht registriert werden.

In insgesamt 30 Fällen kam es zu Entgleisungen. Das sind deutlich mehr Fälle als im Durchschnitt der Vorjahre (21 Fälle); 2005 hatten sich gar lediglich 17 Entgleisungen ereignet. Von den 30 Entgleisungen 2006 traten 21 Fälle (70 %) im Rangierbereich auf. Unfälle im Rangierbereich bergen im Allgemeinen wegen der tieferen Geschwindigkeiten weniger Risiken als Ereignisse bei Zugfahrten. Allerdings wurde im Berichtsjahr zum grossen Bedauern der SBB ein Rangierarbeiter bei einer Entgleisung tödlich verletzt.

Die Zahl der Personenunfälle mit fahrenden Fahrzeugen, bei denen Reisende und Dritte beteiligt waren, stieg im Berichtsjahr leicht von 25 auf 27 Fälle an. Mehrheitlich war bei diesen Vorfällen Selbstverschulden der Opfer im Spiel. Hauptursachen dieser Unfälle waren das unerlaubte Überqueren der Gleise, der unbefugte Aufenthalt im Gleisfeld sowie das Auf- und Abspringen bei fahrenden Zügen. In den letzten Jahren führte die SBB wiederholt Kommunikationskampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit durch. Zudem wurden gezielte bauliche und organisatorische Vorkehrungen an Bahnhöfen getroffen. Aufgrund dieser Massnahmen erhofft sich die SBB in diesem schwer zu beeinflussenden Bereich eine weitere Entschärfung der Gefahrensituationen.

Arbeitssicherheit¹

Arbeitsunfälle/100 Mitarbeitende



¹ SBB AG und SBB Cargo AG.

Weitere Bahnübergänge saniert. An Bahnübergängen ereigneten sich im letzten Jahr vier Unfälle. Glücklicherweise waren in keinem der Fälle Todesopfer oder schwer verletzte Personen zu beklagen. Die betreffenden Bahnübergänge waren alle bewacht, drei davon mit Schranken, der vierte mit Blinklichtern.

Die SBB hält am Ziel fest, bis 2012 alle gefährlichen unbewachten Niveauübergänge auf dem Netz zu sichern beziehungsweise aufzuheben. Im Jahr 2006 wurden 55 Niveauübergänge saniert, für 2007 ist die Sanierung von weiteren 30 Übergängen vorgesehen.

Sicherheit der Mitarbeitenden weiter verbessert.

Weniger Berufsunfälle. Die Arbeitssicherheit der Mitarbeitenden ist eine tragende Komponente für die Sicherheit und ein wichtiger Anhaltspunkt für die Qualität der Sicherheitskultur. Nach dem erfreulichen Ergebnis im Jahr 2005 konnte der hohe Standard der Arbeitssicherheit im letzten Jahr erneut verbessert werden. Die Zahl der Berufsunfälle sank um 7,3%: Hatten sich 2005 pro 100 Mitarbeitende noch 4,1 Berufsunfälle ereignet, so waren es letztes Jahr noch 3,8 Unfälle pro 100 Mitarbeitende.

Die über Jahre positive Unfallentwicklung wirkt sich auch positiv auf die Unfallprämien aus. So senkte die Suva – wie bereits im Vorjahr – die Prämien per 1. Januar 2007 um rund CHF 2 Mio.; damit belaufen sich die Suva-Prämien noch auf rund CHF 19 Mio.

Gemäss Suva-Vergleichen weist die SBB unter den schweizerischen Bahngesellschaften den besten Arbeitssicherheitswert aus.

Weniger Freizeitunfälle. 2006 verursachten SBB-Mitarbeitende bei Freizeitunfällen insgesamt rund 51800 Ausfalltage. Dies sind 3650 Ausfalltage oder 6,6% weniger als im Vorjahr.

Sicherheitsmanagement-System. Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement-System (SMS) sorgt die SBB für ein hohes Sicherheitsniveau für Kunden und Personal. Um das SMS, das Verantwortung, Regeln und Prozessbeschreibungen definiert, zukunftsgerichtet weiterentwickeln zu können, engagiert sich die SBB auch in der Europäischen Eisenbahnagentur ERA, welche Vorgaben zum SMS für Bahnen erarbeitet.

Security stabil. Der Trend bei Tötlichkeiten und Aggressionen gegen Kunden und Personal stabilisierte sich 2006 gegenüber den Vorjahren weiter auf relativ tiefem Niveau. Die von der SBB ergriffenen Massnahmen wie Bahnpolizeipräsenz, Ausbau der Videoüberwachung und das Engagement bei der Gewaltprävention mit dem Programm RailFair zeigten Wirkung. Die Kundenzufriedenheit im Bereich Security nahm 2006 weiter zu.

Die Zahl der Sachschäden sowie die Vandalismuskosten konnten gegenüber den Vorjahren weiter gesenkt werden. Auch in diesem Deliktfeld zeigten die

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

verstärkten Sicherheitsanstrengungen ihre Wirkung. So konnten beispielsweise 14 Personen beim Versprayen von Rollmaterial in flagranti durch die Sicherheitskräfte angehalten werden. Nach wie vor wurden viele gefälschte Fahrausweise (gegen 500) entdeckt. Entsprechende Massnahmen wie die Sensibilisierung des Verkaufspersonals sowie die Schulung des Zugpersonals wurden umgesetzt.

Sicherheitspolitik als Grundlage.

Alle Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit basieren auf der 2004 verabschiedeten und unternehmensweit gültigen Sicherheitspolitik. Sie legt vier Grundsätze fest:

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 oder 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. Dem Grundsatz der SBB, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter für die Sicherheit mitverantwortlich ist, kommt zentrale Bedeutung zu. 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 sichergestellt, dass der Sicherheitslevel kostengünstig erhalten und falls nötig verbessert wird und dadurch möglichst viele Ressourcen verbleiben, um allfällige zusätzliche Risiken zu senken.

Risikomanagement: Steuerung und Überwachung von Risiken

Die SBB verwendet auf der Stufe Konzern ein Risk-Management-System, das sich an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung orientiert und auf die strategische Planung des Unternehmens abgestimmt ist. Auf der Stufe der einzelnen Divisionen und Geschäftsbereiche wurde 2006 der Aufbau operativer Risk-Management-Systeme vorangetrieben.

Im Geschäftsjahr 2006 wurde unter der Federführung des Generalsekretariats der SBB mit 46 Linienverantwortlichen eine standardisierte Risikobeurteilung durchgeführt. Den Massstab dafür bildeten die Risikolandschaft der SBB sowie eine entsprechende Risikobewertungsmatrix. Gestützt auf die Ergebnisse der Einzelinterviews nahm die Geschäftsleitung SBB eine kollektive Einschätzung der aktuellen Risikosituation der SBB vor. Im Anschluss an die Aussprache informierte sie den Verwaltungsrat mit dem Corporate Risk Report über die Risikoexposition der SBB, den Stand der Umsetzung der beschlossenen Massnahmen sowie über die Weiterentwicklung des Corporate-Risk Management-Systems.

Auf der Stufe der einzelnen Divisionen und Geschäftsbereiche wurde 2006 der Aufbau operativer Risk-Management-Systeme vorangetrieben. Die vornehmlich auf die Erfassung von betrieblichen Risiken ausgerichteten operativen Risk-Management-Systeme stellen eine sinnvolle und zweckmässige Ergänzung zum Corporate Risk Management dar. Um den Informationsfluss zwischen dem Corporate Risk Management und den neuen operativen Risikomanagementsystemen sicherzustellen, wurden die bestehenden Schnittstellen genauer definiert und aufeinander abgestimmt.

Risk-Management-Prozess der SBB

Prozessphase	I Risikoanalyse	II Risikoplanung und -steuerung	III Risikokontrolle
	1. Risikoidentifikation Interviews mit Verantwortlichen der Linie (= Risk Owner) 2. Risikobewertung Diskussion der Ergebnisse der Risiko-interviews (= Assessments) sowie Einschätzung der aktuellen Risikosituation durch die GL SBB	3. Risikobewältigungsstrategie Festlegung des Handlungsbedarfs und der Massnahmenpakete	4. Risikoüberwachung Controlling der Umsetzung der Steuerungsmassnahmen 5. Risikoreporting Risikodokumentation mittels Corporate Risk Report der GL zuhanden VR
Prozessergebnis	Risikobewusstsein und systematische Risikoerfassung Bereinigung divergenter Risikoeinschätzungen zw. Risk Ownern und GL SBB sowie zw. Mitgliedern der GL SBB	Umsetzungsprogramm (Ziele sowie Massnahmen zur positiven Risiko-beeinflussung)	Sicherstellung der Zielerfüllung und Umsetzung der Massnahmen

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Corporate Governance: verantwortungsbewusst und transparent.

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

Einleitung.

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

Mit einer umfassenden und offenen Kommunikation will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach vermehrter Information und erweiterter Transparenz gerecht werden. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung an der Richtlinie der Schweizer Börse betreffend Information zur Corporate Governance. Auf diese Weise wird eine zukunftsgerichtete sowie einheitliche und vergleichbare Berichterstattung sichergestellt. Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen, die jeweils speziell erwähnt werden.

Rechtsform der SBB.

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

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

Konzernstruktur und Aktionariat.

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

Die 100-Prozent-Tochtergesellschaft SBB Cargo AG ist eine selbstständige juristische Person, wird jedoch wie eine Division geführt. Alle drei Divisionen, die Zentralbereiche und der Geschäftsbereich Immobilien führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzern- und assoziierten Gesellschaften sind in einer detaillierten Übersicht ab der Seite 120 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 direkt geführt, die übrigen durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen. Aufgrund einer speziellen Vereinbarung mit dem Bund wird die AlpTransit Gotthard AG weder direkt geführt noch voll konsolidiert. Die Vertreterinnen und 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 weder bei der SBB noch bei ihren voll konsolidierten Tochtergesellschaften (kapital- oder stimmenmässige) Kreuzbeteiligungen.

Kapitalstruktur. Das Aktienkapital beträgt CHF 9 Mia. und ist eingeteilt in 180 Mio. Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 50. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und auch keine Wandelanleihen oder Optionen. Diese Kapitalstruktur ist seit der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1999 unverändert geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zu einer Stimme. Es bestehen neben Art. 7 Abs. 3 des SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79



Verwaltungsrat.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates. Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2006, die Funktionen der einzelnen Mitglieder innerhalb der SBB, ihre Nationalität und das Jahr der erstmaligen Wahl in den Verwaltungsrat. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

1 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 (mit Ausnahme der Arbeitsgruppe Corporate Governance).

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 1999, Vizepräsident seit 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 I Präsident Präsenz Bern (Verein).

3 Hans Bieri (1953, CH), Personalvertreter

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

Politisches Mandat: SP-Grossrat im bernischen Kantonsparlament.

4 Mario Fontana (1946, CH)

Mitglied seit 1999, Dipl. Ing., Master of Science in Industrial Engineering. Leiter der Arbeitsgruppe Güterverkehr, Mitglied der Arbeitsgruppen Immobilien, Informatik sowie Corporate Governance.

Verwaltungsratsmandate: Swissquote Holding AG, Gland, Präsident I Inficon Holding AG, Bad Ragaz I Dufry Holding AG, Basel I Hexagon, Schweden I X-Rite, USA.

5 Paul E. Otth (1943, CH)

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

Verwaltungsratsmandate: Ascom Holding AG, Bern, Vizepräsident I EAO Holding AG, Olten, Präsident I Inficon Holding AG, Bad Ragaz, Vizepräsident I Swissquote Holding AG, Gland.

6 Paul Reutlinger (1943, CH)

Mitglied seit 1999, Unternehmensberater. Leiter der Arbeitsgruppen Personal und Personenverkehr sowie Mitglied der Arbeitsgruppe Remuneration/Nomination.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Edipresse Groupe, Lausanne I Nagra Public Access, Zug, Präsident I SkiData, Gartenau (A), Präsident I Seehotel Feldbach, Steckborn, Präsident I Stiftung «historisches Bahnensemble», Romanshorn, Präsident.

7 Olivier Steimer (1955, CH)

Mitglied seit 2003, lic. iur. (Universität Lausanne), International Banking School in New York. Leiter Arbeitsgruppen Immobilien und Corporate Governance sowie Mitglied der Arbeitsgruppen Finanzen/Audit und Infrastruktur.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Banque Cantonale Vaudoise, Präsident I Stiftung Pro Aventico, Avenches, Stiftungsrat I Stiftung Hoffnung für Menschen in Not, Murten, Stiftungsrat I Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, Mitglied des Komitees I Fondation Foot Avenir, Paudex, Stiftungsrat I Swiss Finance Institute, Zürich, Präsident Stiftungsrat I Stiftung Studienzentrum Gerzensee, Stiftungsrat I Stiftung Banque Cantonale Vaudoise, Stiftungsrat.

8 Christiane Brunner (1947, CH), Personalvertreterin

Mitglied seit 2005, Rechtsanwältin, Mitglied der Arbeitsgruppen Güterverkehr und Remuneration/Nomination.

Politisches Mandat: Ständerätin des Kantons Genf, SP.

9 Andreas Hunziker (1958, CH)

Mitglied seit 2005, Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Inhaber, Universität St. Gallen, Privatdozent. Leiter Arbeitsgruppe Informatik.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

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

Diese weiteren Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie in politischen Ämtern sind unter den einzelnen Mitgliedern des Verwaltungsrates (siehe Seite 67) 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 wieder wählbar. Die Amtsdauer endet spätestens mit Erreichen des 70. Altersjahres.

Der Verwaltungsrat wurde vom Bundesrat im Rahmen der Gesamterneuerungswahl anlässlich der Generalversammlung 2003 gewählt. Der Verwaltungsrat wird seit diesem Zeitpunkt gestaffelt erneuert. Die nächsten Gesamterneuerungswahlen finden 2007 statt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden sich auf diesen Zeitpunkt für eine weitere Amtsdauer zur Verfügung stellen.

Interne Organisation. Der Verwaltungsrat konstituiert sich im Übrigen 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 Aufgabenbereiche ständige Arbeitsgruppen gebildet:

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

Die Arbeitsgruppen bestehen in der Regel aus drei bis vier Verwaltungsratsmitgliedern. Der Präsident des Verwaltungsrates ist mit Ausnahme der Arbeitsgruppe Corporate Governance in allen Arbeitsgruppen vertreten. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung sowie der federführende Divisions- beziehungsweise 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 2006 zehn ordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Arbeitsgruppen je nach Geschäft zu ihren Sitzungen zusammen. Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten auf Vorschlag der Geschäftsleitung festgelegt, diejenigen der Arbeitsgruppen vom jeweiligen Leiter zusammen mit dem federführenden Divisions- beziehungsweise Bereichsleiter. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen.

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung nimmt in der Regel während der gesamten Verwaltungsrats-sitzung 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:

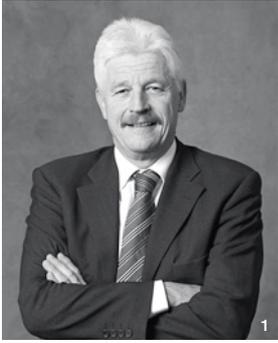
- Monatsreporting: standardisierte schriftliche und mündliche Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die Ergebnisse des Gesamtunternehmens, der Divisionen und Bereiche;
- Budget und Mittelfristplanung;
- Forecast über die Erreichung der Budgetvorgaben (dieser wird im Laufe des Geschäftsjahres regelmässig aktualisiert);
- Jahresrechnung;
- 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.

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 und 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	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79



Geschäftsleitung.

Mitglieder der Geschäftsleitung. Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Geschäftsleitung am 31. Dezember 2006, die Funktionen der einzelnen Mitglieder, ihre Nationalität und das Jahr ihrer Berufung in die Geschäftsleitung. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

1 Benedikt Weibel (1946, CH)

Operativer Leiter von 1993 bis 2006 (Rücktritt per 31. Dezember 2006), 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.

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

2 Andreas Meyer (1961, CH)

Operativer Leiter ab 1. Januar 2007, Rechtsanwalt, MBA INSEAD Fontainebleau (Frankreich), zuletzt bei der Deutschen Bahn AG als Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied der Geschäftsführung der DB Personenverkehr GmbH sowie Mitglied des Executive Boards der Deutschen Bahn AG.

3 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.

4 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), Executive MBA in Logistikmanagement, Universität St. Gallen. Bei der SBB seit 1998. Zuvor Geschäftsführender Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB).

5 Claude Alain Dulex (1949, CH)

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

6 Hannes Wittwer (1958, CH)

Leiter Personal (seit 2002; Rücktritt per 28. Februar 2007), 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.

Mandat: Krankenkasse Atupri, Stiftungsrat

7 Hansjörg Hess (1951, CH)

Leiter Infrastruktur (seit 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).

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

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

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

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.

02	Vorwort
06	Gotthardbahn
08	Personenverkehr
14	Güterverkehr
20	Infrastruktur
26	Immobilien
32	Impressionen Nord/Süd
46	Strategie/Zielerreichung
50	Leistungen öffentl. Hand
52	Pensionskasse
54	Personal/Soziales
58	Umwelt/Nachhaltigkeit
60	Sicherheit
63	Risikomanagement
64	Corporate Governance
75	Jahreschronik
79	Finanzbericht

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 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 zustande, entscheidet der Vorsitzende der Geschäftsleitung.

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 jährlich eine 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.

Beteiligungen und Darlehen. Es bestehen weder Beteiligungen von Mitgliedern des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung noch Darlehen an dieselben.

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

Die Mitglieder des Verwaltungsrates (inkl. Verwaltungsratspräsident) erhielten im Geschäftsjahr 2006 insgesamt eine Entschädigung von CHF 850 400 (Vorjahr CHF 861 600), davon fix CHF 760 000 (Vorjahr CHF 770 000) sowie eine Spesenpauschale von CHF 90 400 (Vorjahr CHF 91 600). 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 3 162 800 (Vorjahr CHF 2 824 560), davon fixes Grundsalar CHF 2 100 000 (Vorjahr CHF 2 100 000), variabler Lohnbestandteil CHF 1 062 800 (Vorjahr CHF 724 560). Zusätzlich wurde gesamthaft eine Spesenpauschale von CHF 109 000 (Vorjahr CHF 109 000) sowie gesamthaft eine jährliche einmalige Einlage in die Pensionskassenguthaben von CHF 225 000 (Vorjahr CHF 125 000) entrichtet.

Die Entschädigung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung betrug CHF 600 000 (Vorjahr CHF 520 000), davon fixes Grundsalar CHF 400 000 (Vorjahr CHF 400 000) und variabler Lohnbestandteil CHF 200 000 (Vorjahr CHF 120 000). Zusätzlich wurde eine Spesenpauschale von CHF 24 000 (Vorjahr CHF 24 000) entrichtet. Zur jährlichen Einlage von CHF 25 000 (Vorjahr CHF 25 000) wurde zusätzlich eine ausserordentliche Einlage in sein Pensionskassenguthaben von CHF 75 000 entrichtet.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder. Die aus dem Verwaltungsrat ausgetretenen Mitglieder erhalten für die Dauer von vier Jahren nach ihrem Austritt ein Generalabonnement 1. Klasse der schweizerischen Transportunternehmen.

An ehemalige Organmitglieder wurden im Berichtsjahr keine Entschädigungen ausgerichtet (Vorjahr ebenfalls keine).

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 zugunsten der SBB oder einer Konzerngesellschaft erhalten. Ebenso wenig wurden Darlehen, Vorschüsse oder Kredite gewährt.

Andere Nebenleistungen, Bonifikationen und weitere Vertragsbedingungen. Ausser den bereits genannten Entschädigungen an Organmitglieder werden weder im Verwaltungsrat noch in der 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, Aktionärsinformation.

Steuerung der SBB. Die Befugnisse der Generalversammlung richten sich nach den Vorschriften des Obligationenrechts. Die Statuten sehen im Zusammenhang mit den Mitwirkungsrechten der Aktionäre (namentlich Stimmrechtsbeschränkungen und -vertretungen, statutarische Quoren, Einberufung der Generalversammlung, Traktandierung sowie Eintragungen im Aktienbuch) keine vom Gesetz abweichenden Bestimmungen vor.

Solange der Bund alleiniger Aktionär bleibt, nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr (Art. 10 Abs. 2 SBBG). Der Bundesrat hat seinerseits das Eidgenössische Departement für

Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt. Vor diesem Hintergrund bestehen keine spezifischen Regelungen zu Kontrollwechsel und Abwehrmassnahmen (namentlich Angebotspflicht sowie Kontrollwechselklauseln).

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

- Leistungsvereinbarung: Der Bundesrat trifft mit der SBB jeweils für vier Jahre eine Leistungsvereinbarung und lässt sie von den Eidgenössischen Räten genehmigen;
- Zahlungsrahmen: Die Bundesversammlung beschliesst für den gleichen Zeitraum und abgestimmt auf die Leistungsvereinbarung den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur;
- Eignerstrategie: Gestützt auf die Leistungsvereinbarung und für den gleichen Zeitraum erlässt der Bundesrat die strategischen Ziele für die SBB, die er 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 durch die Generalversammlung;
- Wahl beziehungsweise Abwahl des Verwaltungsrates;
- Entlastung des Verwaltungsrates.

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

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Finanzielle Leistungen des Bundes. Der Bund bestellt Leistungen der SBB zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur und stellt die dafür benötigten Mittel in einem auf vier Jahre befristeten Zahlungsrahmen bereit. Er bestellt weiter Leistungen im kombinierten Güterverkehr sowie, zusammen mit den Kantonen, im regionalen Personenverkehr und gilt der SBB die aufgrund von Planrechnungen ungedeckten Kosten ab (mehr Informationen auf den Seiten 50 ff.). Die Eidgenössische Finanzkontrolle hat gestützt auf das Finanzkontrollgesetz das Recht, Prüfungen bei der SBB durchzuführen und insbesondere die Verwendung der Mittel zu überwachen. Das BAV als Aufsichtsbehörde prüft, ob die Jahresrechnung und die Bilanz der SBB mit der Eisenbahngesetzgebung übereinstimmen (Art. 70 Eisenbahngesetz).

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors. Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle 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.

Revisionshonorar und zusätzliche Honorare. Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse von SBB AG und SBB Cargo AG sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Prüfungen wurden auch bei Konzerngesellschaften durchgeführt. Zusätzlich erfolgten ein Review des Zwischenabschlusses sowie weitere direkte Prüfungsaufträge. Im Geschäftsjahr 2006 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 867 000 (Vorjahr CHF 1 574 000) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 176 000 (Vorjahr CHF 1 087 000).

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 Revisonergebnisse 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.

Informationspolitik.

Die Berichterstattung der SBB orientiert sich an der Richtlinie der Schweizer Börse betreffend Information zur Corporate Governance. Informationen an andere Aktionäre als den Bund, welcher 100% Eigentümer des Aktienkapitals ist, sind jedoch nicht vorgesehen.

Jahreschronik 2006.

Januar

20. Januar — Die SBB und die Deutsche Bahn (DB) bündeln unter dem Namen «Rheinalp» ihre Marketingaktivitäten im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Deutschland ist für SBB Personenverkehr der wichtigste Auslandmarkt.

26. Januar — Die beiden Gotthard-Kantone Uri und Tessin gründen zusammen mit der SBB die Trägerschaft für das 125-Jahr-Jubiläum der Gotthardstrecke, das 2007 unter dem Namen Gottardo gefeiert wird.

27. Januar — Die heftigsten Schneefälle im Tessin und in Norditalien seit 20 Jahren behindern am letzten Januarwochenende den Nord-Süd-Verkehr der Bahn via Gotthard und Simplon.

Februar

5. Februar — Einfach zahlen, retour fahren: Unter diesem Motto lancieren die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs auf Initiative der SBB einen Aktionstag gegen die hohe Feinstaub-Belastung in der Luft. Den ganzen Sonntag können Reisende mit einem einfachen Billett in den öffentlichen Verkehrsmitteln hin- und zurückfahren.

15. Februar — Mit einem Gutachten der Fichtner Consulting und IT AG Stuttgart schliesst die SBB die Nachbearbeitung der Strompanne vom 22. Juni 2005 ab. Die «Second opinion» bestätigt die wesentlichen Befunde der SBB-internen Untersuchungen und schlägt zusätzliche Massnahmen beim Risk Management der SBB vor.

24. Februar — Der Vorsitzende der Geschäftsleitung, Benedikt Weibel, gibt seinen Rücktritt per Ende 2006 bekannt. Er geht nach 28 Jahren Tätigkeit bei der SBB, davon 14 Jahre an der Spitze, in Pension.

28. Februar — Die SBB kündigt an, dass sie künftig nur noch Holz aus nachhaltig und umweltschonend bewirtschafteten Wäldern beschaffen wird. Die SBB benötigt für Schwellen jährlich rund 10 000 Kubikmeter Holz, 70 % stammen aus einheimischen Wäldern.

März

10. März — Im Lohnstreit entscheidet das paritätische Schiedsgericht: Das SBB Personal erhält 2006 0,8 % oder CHF 17 Mio. für individuelle Lohnerhöhungen sowie eine einmalige Prämie von CHF 1000.– zugesprochen.

15. März — Eine anonyme Bombendrohung in Zürich Stadelhofen blockiert am Nachmittag während fast drei Stunden den Zürcher S-Bahn-Verkehr. Bis in den Abend hinein fallen Hunderte von S-Bahnen aus.

17. März — SBB Cargo positioniert aufgrund des grossen Konkurrenzdrucks und sinkender Nachfrage nach Unterhaltsleistungen den Bereich Service Rollmaterial neu. Ohne Entlassungen sollen bis Ende 2008 rund 220 Stellen abgebaut werden. Das Industriewerk Bellinzona wird gestärkt. Am Standort Biel sucht SBB Cargo einen Industriepartner für die Instandhaltung von Rangierlokomotiven und Dienstfahrzeugen mit Dieselmotoren und für den Unterhalt von Kesselwagen.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

20. März — Die SBB publiziert das Geschäftsergebnis 2005. Trotz steigender Passagierzahlen und einer spürbaren Leistungssteigerungen im Güterverkehr resultiert für 2005 ein Konzernverlust von CHF 166,3 Mio. Rückstellungen für SBB Cargo und die Pensionskasse, massive Unwetterschäden sowie der operative Verlust im Güterverkehr trüben die Erfolgsrechnung. 2005 geht zudem als schwieriges Jahr mit grossen Betriebsstörungen in die SBB-Geschichte ein.

28. März — Am frühen Morgen verschüttet ein Erdbeben zwischen Wynigen und Riedwil Strasse und Bahntrasse. Ein IR-Zug von Zürich nach Bern fährt in den Erdbeben, der Steuerwagen entgleist mit einer Achse. Verletzt wird niemand.

31. März — Mangels Verhandlungsbereitschaft seitens der Gewerkschaften kündigt die SBB die Gesamtarbeitsverträge (GAV) von SBB und SBB Cargo. Sie will neue GAV mit branchenüblichen Arbeitsbedingungen verhandeln, damit sie für die Zukunft im Wettbewerb über gleich lange Spiesse verfügt und als attraktive, soziale Arbeitgeberin konkurrenzfähig bleibt.

April

4. April — Die Güterbahnen SBB Cargo, B-Cargo (Belgien), SNCF Fret (Frankreich) und CFL (Luxemburg) geben die Gründung der Kooperationsgesellschaft Sibelit bekannt. Ziele sind die Steigerung der Produktionsqualität auf der Achse Antwerpen–Basel–Milano und höhere Marktanteile für die Bahn.

11. April — An der Bilanzmedienkonferenz in Zürich zeigt sich die SBB mit den Verkehrsleistungen 2005 zufrieden: Noch nie reisten so viele Menschen mit der SBB, und noch nie bewältigte SBB Cargo so viele Tonnenkilometer. Das finanzielle Resultat mit einem Konzernverlust von CHF 166,3 Mio. bezeichnet Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Épinay als «äusserst unbefriedigend».

12. April — Ein technischer Defekt und ein Mottbrand bringen kurz vor 20 Uhr im Zimmerberg-Basistunnel einen Cisalpino-Neigezug Zürich–Mailand zum Stehen. Die rund 120 Reisenden müssen über die Notausstiege des Tunnels evakuiert werden. Der Zwischenfall löst eine öffentliche Diskussion zur Sicherheit und Qualität der Pendolinozüge aus.

27. April — SBB Cargo kündigt einen Angebotsausbau in Deutschland und Italien an. SBB Cargo positioniert sich damit als flexible, verlässliche und qualitativ hoch stehende Alternative im liberalisierten Schienengüterverkehr.

28. April — SBB Immobilien lanciert in Neuchâtel das Konzept «Mehr Bahnhof». An insgesamt 23 grossen Bahnhöfen werden Service und Angebot ausgebaut.

28. April — Am frühen Morgen kollidiert im Bahnhof Thun ein BLS-Lokzug mit einer ICE-Komposition. Acht Personen, darunter der ICE-Lokführer, werden leicht verletzt. Die Bahnstrecke Thun–Spiez bleibt während der Bergungsarbeiten den ganzen Tag unterbrochen.

Mai

3. Mai — Die SBB präsentiert die nächsten Angebotsschritte 2007 bis 2009 im Fahrplan. Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels wird zusammen mit weiteren Ausbausritten zu einem zusätzlichen Angebotsausbau und Fahrzeitverkürzungen führen.

18. Mai — Die Stiftung Natur & Wirtschaft zertifiziert das Gleisfeld Zürich HB–Zürich Altstetten mit dem Label «Naturpark». Damit würdigt die Stiftung die SBB für die naturnahe Ausgestaltung des Areals, wo seltene Tierarten ihren Lebensraum gefunden haben.

20. Mai — Über 30 000 Bahn-Interessierte und Familien feiern den Simplontunnel am grossen Fest zum 100. Geburtstag des einst längsten Eisenbahntunnels der Welt.

29. Mai — SBB Cargo führt das neue Bediennetz für den Wagenladungsverkehr Schweiz ein. Das Netz fokussiert auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft und umfasst 323 Zustellpunkte. Darüber hinaus werden zusätzlich 200 individuelle Transportlösungen für Kunden ausserhalb des Grundnetzes angeboten. Damit steht der Wagenladungsverkehr in der Schweiz auf einer neuen Basis und ist wettbewerbsfähiger.

31. Mai — Die SBB und die Südostbahn regeln in einer Rahmenvereinbarung die Vereinfachung der Eigentumsgrenzen bei Bahnhöfen und Linien in der Ostschweiz per 10. Dezember.

Juni

10. Juni — Die SBB nimmt bei der S-Bahn Zürich den ersten neuen Doppelstock-Triebzug in Betrieb.

17. Juni — Vertreterinnen und Vertreter von SBB, Städten und Gemeinden feiern das 150-Jahre-Jubiläum der Strecke Aarau–Olten–Emmenbrücke mit einem historischen Dampfzug. In Olten begleiten bis Ende Jahr zahlreiche Veranstaltungen das Bahnjubiläum.

23. Juni — Der SBB Verwaltungsrat ernannt per 1. Januar 2007 Andreas Meyer zum neuen CEO der SBB AG. Der 45-jährige Baselbieter Jurist ist Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied der Geschäftsführung der DB Personenverkehr GmbH sowie Mitglied des Executive Boards der Deutschen Bahn AG.

Juli

2. Juli — Die SBB nimmt auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist den fahrplanmässigen Betrieb mit dem neuen europäischen Zugsicherungssystem ETCS auf. Sämtliche Züge ab 22.30 Uhr verkehren nach dem neuen System. Der Betrieb wird später schrittweise ausgeweitet.

24. Juli — An den Bahnhöfen Zürich HB und Zug testet die SBB neue Monitore, welche die aktuelle Betriebslage – etwa Störungen und alternative Reisemöglichkeiten – anzeigen. Der Testbetrieb läuft erfolgreich, bis Ende Jahr werden weitere SBB Bahnhöfe mit den neuen Geräten ausgestattet.

August

3. August — Erstmals besitzen mehr als 300 000 Personen ein Generalabonnement.

25. August — Die SBB beschliesst die neue Struktur zur Steuerung des Bahnbetriebs bis im Jahr 2015: Sie fasst in den nächsten Jahren die Disposition und operative Steuerung des Bahnbetriebs der Deutschschweiz in zwei Betriebszentralen in Olten und in Zürich zusammen. Die Investitionskosten betragen CHF 160 Mio. Eine dritte Betriebszentrale für die Westschweiz befindet sich in Lausanne im Aufbau, die vierte ist seit 2003 im Tessin in Betrieb.

29. August — Das Halbjahresresultat 2006 der SBB AG weist gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent gesteigerte Verkehrsleistungen aus. Die gefahrenen Personenkilometer steigen damit gegenüber dem Vorjahr auf 7018 Mio. Pkm und die Tonnenkilometer auf 6026 Mio. Tkm. Dabei resultieren mit CHF 1604,1 Mio. total 3,5% höhere Verkehrserträge. Das Konzernergebnis im ersten Halbjahr verbessert sich um CHF 30 Mio. auf CHF 59,4 Mio.

September

1. September — Die SBB Betriebswehr startet in ihrer neuen, professionellen Organisation BW 21. Auf den 15 Lösch- und Rettungszügen kommen nun auch Einsatzkräfte der örtlichen Berufs- und Stützpunktfeuerwehren zum Einsatz. Die Interventionszeiten werden stark verkürzt.

18. September — SBB Cargo beschafft 150 vierachsige Schiebewandwagen und gliedert sie in den Wagenpool von Transwaggon (TWA) ein. Damit erhalten die Kunden von SBB Cargo Zugriff auf den gesamten TWA-Wagenpark von rund 5000 Schiebewandwagen mit unterschiedlichen Spezifikationen.

20. September — In Morges/VD besucht die 2000. Schulklasse den Schulzug der SBB. Seit der Lancierung der Kampagne «Sicher fair» im Jahr 2003 haben somit über 40 000 Schülerinnen und Schüler den sicheren und fairen Umgang mit der Bahn an praktischen Vorführungen erlernt.

24. September — Das Stimmvolk der Stadt Zürich bestätigt in einer Abstimmung zum Gestaltungsplan «Stadtraum HB Zürich» die Pläne von Post und SBB, das Gebiet im Bereich der Sihlpost zu einem modernen, attraktiven Lebens- und Arbeitsraum zu entwickeln.

Oktober

10. Oktober — SBB Cargo erweitert den internationalen Aktionsradius im kombinierten Verkehr. Für die Hupac AG verantwortet das Unternehmen neu Containerzüge auf der Strecke Lübeck–Novara. Für die Strecke Antwerpen–Padua fährt SBB Cargo als vertraglicher Beförderer erstmals über den Brenner. Die Bahnunternehmen B Cargo, die Wiener Lokalbahn sowie Trenitalia fahren im Auftrag von SBB Cargo als ausführende Beförderer.

17. Oktober — Die SBB informiert den Bund über ihren Beitrag zur Sanierung der Pensionskasse: Die SBB will den Anteil der aktiven Versicherten an der PK nachhaltig sanieren und gewährt der PK ein Darlehen von rund CHF 1,5 Mia.

18. Oktober — Zum Auftakt des Gotthard-Jubiläums 2007 eröffnet die SBB zusammen mit Uri und dem Tessin in Erstfeld den «Autobahn-Bahnhof Gottardo».

27. Oktober — Beim Tunnelportal in Leuk VS baut die SBB auf einem Streckenabschnitt erstmals spezielle, vibrationsdämmende Bahnschwellen ein.

30. Oktober — Das neue Reiseportal www.sbb.ch/travel geht online.

November

8. November — Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation bestimmt die SBB als künftige Betreiberin der Neat-Gotthardachse.

9. November — Securitrans feiert ihr fünfjähriges Bestehen. Die Tochtergesellschaft von SBB und Securitas bietet Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr mit Bahnpolizei, Objektschutz und Baustellensicherung an.

14. November — Die SBB AG entscheidet das Projekt Vera: Damit werden bei den administrativen Funktionen bis Ende 2007 rund hundert Stellen abgebaut. Auch die Verwaltungssachkosten werden spürbar reduziert.

29. November — Die SBB eröffnet im Shoppyland Schönbühl ihre dritte Verkaufsstelle in einem Einkaufszentrum.

30. November — Der Kanton Zürich und die SBB weihen die neue Doppelspur zwischen Bubikon und Rüti ein. Sie ermöglicht den Viertelstundentakt zwischen Zürich und Rapperswil via Uster.

Vorwort	02
Gotthardbahn	06
Personenverkehr	08
Güterverkehr	14
Infrastruktur	20
Immobilien	26
Impressionen Nord/Süd	32
Strategie/Zielerreichung	46
Leistungen öffentl. Hand	50
Pensionskasse	52
Personal/Soziales	54
Umwelt/Nachhaltigkeit	58
Sicherheit	60
Risikomanagement	63
Corporate Governance	64
Jahreschronik	75
Finanzbericht	79

Dezember

9. Dezember — Nach einjähriger Umbauzeit ermöglicht das neue dritte Gleis in Sursee den Halbstundentakt der S-Bahn zwischen Luzern und Sursee.

10. Dezember — Der Fahrplanwechsel bringt hauptsächlich Angebotsverbesserungen bei internationalen Bahnreisen nach Deutschland und Italien. Ausserdem profitieren Pendler von zahlreichen Angebotserweiterungen im Regionalverkehr.

15. Dezember — SBB und Gewerkschaften einigen sich auf neue Gesamtarbeitsverträge von SBB und SBB Cargo für vier Jahre. Ab 1. Januar 2007 beträgt die Wochenarbeitszeit 41 Stunden, dafür erhalten die Mitarbeitenden 1,5% mehr Lohn und einen zusätzlichen Ferientag. Der Kündigungsschutz wird vollumfänglich weitergeführt.

15. Dezember — Die SBB verkauft ihre 97,5-Prozent-Beteiligung an der Schweizerischen Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft SBS an die IG-Bodensee und Walter Klaus, die einen nachhaltigen Weiterbetrieb der SBS garantieren und bereits die österreichische Bodenseeflotte betreiben.

19. Dezember — Im Bahnhof Bern eröffnet die SBB einen neuen Warteraum, der als künftiges Modell für alle sieben RailCity Bahnhöfe dienen soll.

22. Dezember — Das Bundesamt für Verkehr erteilt der SBB AG die Plangenehmigung für den Bau der Durchmesserlinie Altstetten–Zürich HB–Oerlikon. Damit lässt sich der Kapazitätsengpass im Knoten Zürich dauerhaft beseitigen, und es werden Kapazitätserweiterungen für den S-Bahn- und den Fernverkehr Richtung Zürich Nord, Schaffhausen und Ostschweiz ermöglicht.

28. Dezember — Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Épinay und Benedikt Weibel empfangen in Basel symbolisch den neuen SBB CEO Andreas Meyer. Benedikt Weibel tritt nach 28 Jahren Tätigkeit für die SBB per Ende Jahr von seinem Amt als SBB-Chef zurück und verlässt das Unternehmen.

Finanzbericht.

Konzernbericht SBB

Finanzieller Lagebericht	80
Der SBB Konzern schliesst das Geschäftsjahr 2006 mit einem Konzerngewinn von CHF 259,4 Mio. ab. Das Jahresergebnis wurde durch die gute Konjunkturlage und Konsumstimmung positiv beeinflusst.	
Konzernerfolgsrechnung	89
Konzernbilanz	90
Konzernmittelflussrechnung	92
Konzerneigenkapitalnachweis	93
Anhang zur Konzernrechnung	94
Anmerkungen zur Konzernrechnung	97
Segmentinformation: Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien, Zentralbereiche	114
Beteiligungsverzeichnis	120
Bericht des Konzernprüfers	122

SBB AG

Erfolgsrechnung	123
Bilanz	124
Anhang zur Jahresrechnung	126
Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzergebnisses	134
Bericht der Revisionsstelle	135

Finanzieller Lagebericht.

Der SBB Konzern schliesst das Geschäftsjahr 2006 mit einem Konzerngewinn von CHF 259,4 Mio. ab. Das Jahresergebnis wurde durch die gute Konjunkturlage und Konsumstimmung positiv beeinflusst. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr konnten hohe Verkehrszunahmen verzeichnet werden. Von diesem Zuwachs haben auch die Infrastruktur sowie die bahnnahen Geschäfte wie RailCity profitiert. Zu einer massgeblichen Ergebnisverbesserung führte indessen auch die Auflösung von nicht mehr gebundenen Rückstellungen und Steuerabgrenzungen. Die Unterdeckung der Pensionskasse SBB hatte eine Erhöhung der wirtschaftlichen Vorsorgeverpflichtung und eine Reduktion des Eigenkapitals um rund CHF 3 Mia. zur Folge.

Per 1. Januar 2006 ist die überarbeitete Fachempfehlung Swiss GAAP FER 16 in Kraft getreten. Mit der erstmaligen Anwendung dieser Fachempfehlung nach der statischen Methode musste der Differenzbetrag der berechneten wirtschaftlichen Vorsorgeverpflichtung und der bestehenden Rückstellung in der Konzernrechnung offen über das Eigenkapital verbucht werden. Das Eigenkapital reduzierte sich dadurch per 1. Januar 2006 um rund CHF 3 Mia.

Im Berichtsjahr konnten nicht mehr gebundene Rückstellungen für Restrukturierungen, Flottensanierung und Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Steuerabgrenzungen in der Höhe von CHF 131,0 Mio. aufgelöst werden, was zusammen mit dem positiven operativen Geschäft zu einem Konzerngewinn von CHF 259,4 Mio. führte. Der Vorjahresverlust von CHF 166,3 Mio. war geprägt durch Restrukturierungsrückstellungen, die hohen Kosten aus den Unwetterschäden sowie durch die Erhöhung von Rückstellungen für Pensionskassenbelange unter der früheren FER 16 Regelung.

Das Konzernergebnis nach Segmenten präsentiert sich wie folgt:

Konzernergebnis nach Segmenten

in Mio. CHF	2006	2005	Veränderung
Personenverkehr	193,7	78,6	115,1
Güterverkehr	-37,3	-165,7	128,4
Infrastruktur	91,8	17,4	74,4
Immobilien	27,8	21,0	6,8
Zentralbereiche	-20,5	-123,2	102,7
Intercompany-Eliminationen	4,0	5,6	-1,6
Konzerngewinn/-verlust	259,4	-166,3	425,7

Der Personenverkehr konnte das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppeln. Der Anstieg ist massgeblich auf höhere Personenverkehrserträge durch die zunehmende Nutzung des stark ausgebauten Angebots der Bahn 2000 und der grenzüberschreitenden Verkehre zurückzuführen. Die Mehrleistungen ziehen, bedingt durch die steigende Beanspruchung, höhere Unterhaltsaufwendungen mit sich. Die Auflösung nicht mehr betriebsnotwendiger Rückstellungen beeinflusste das Ergebnis des Personenverkehrs positiv.

Der Güterverkehr konnte sein Ergebnis um CHF 128,4 Mio. verbessern. Das Vorjahresergebnis war allerdings durch Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen im Wagenladungsverkehr und die Bereinigung von Altlasten aus der Zeit vor der Bahnreform von total CHF 110 Mio. belastet worden. Die Kosten für die Restrukturierungsmassnahmen im Wagenladungsverkehr fielen geringer aus als erwartet. Ein grösserer Teil der gebildeten Rückstellungen konnte daher im Berichtsjahr wieder aufgelöst werden. Dagegen mussten für die Neupositionierung des Bereichs Rollmaterialservice Rückstellungen in ähnlichem Umfang neu gebildet werden. Insgesamt verhielten sich diese Sachverhalte praktisch erfolgsneutral. Die Verkehrsleistungen konnten im Berichtsjahr erneut deutlich gesteigert werden (+7,5%). Die Güterverkehrserträge sind dagegen aufgrund länger gefahrener Strecken sowie der anhaltenden Konkurrenzsituation und des damit verbundenen Preisdrucks nicht im gleichen Mass angestiegen (+1,6%). Die Massnahmen aus den Restrukturierungsprogrammen sowie das positive konjunkturelle Umfeld führten zu einer Verbesserung des operativen Ergebnisses.

SBB Infrastruktur konnte erneut mehr Trassen an Dritte verkaufen. Die Verfügbarkeit des SBB Schienennetzes konnte mit gezielten Massnahmen weiter erhöht werden, was sich in den Pünktlichkeitsquoten widerspiegelt. Effizienzsteigerungen und tiefere Investitionen wirkten sich positiv auf das Ergebnis aus. Infolge der definitiven Steuerveranlagungen konnten die im Geschäftsjahr 2003 gemäss Bundesgerichtsentscheid zur Steuerpflicht auf nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften gebildeten Steuerabgrenzungen teilweise wieder aufgelöst werden.

SBB Immobilien steigerte das Ergebnis trotz höherer Ausgleichszahlung an SBB Infrastruktur und verminderter Anlageverkäufe um CHF 6,8 Mio. Erneut positiv entwickelten sich die Umsätze in den sieben RailCity Bahnhöfen und führten zu einem Anstieg der Umsatzmieterträge. Im Berichtsjahr wurde bei SBB Immobilien ein grosses Volumen von Investitionsprojekten abgerechnet. Dabei war der effektiv aktivierbare Anteil höher als bisher pauschal angenommen, was das Ergebnis zusätzlich positiv beeinflusste.

Bei den Zentralbereichen ergibt sich die markante Ergebnisverbesserung insbesondere aus dem Wegfall des Zuweisungsbetrages an die Personalvorsorgerückstellung FER 16. Mit der Erstanwendung der überarbeiteten Fachempfehlung FER 16 musste die Erhöhung der Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen mit rund CHF 3 Mia. über das Eigenkapital verbucht werden. Im Vorjahr ist die FER 16 Rückstellung mit CHF 94 Mio. zulasten der Erfolgsrechnung alimentiert worden. Die Finanzierung des Projektes «Chance» (NOA: Neuorientierung und Arbeit) wird seit 1. Januar 2006 durch die einzelnen Segmente getragen und neu im Personalaufwand ausgewiesen.

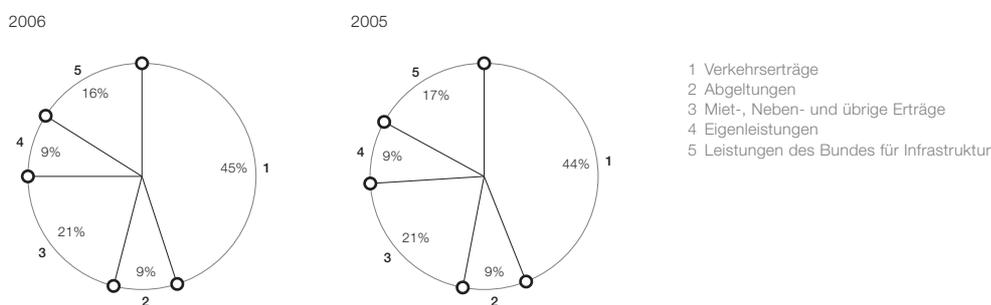
Eckwerte im Überblick

in Mio. CHF	2006	2005	Veränderung
Betriebsertag	7 216,8	7 087,8	129,0
Betriebsaufwand	6 922,2	7 107,0	-184,8
Betriebsergebnis vor Personalvorsorge FER 16	294,6	-19,2	313,8
Betriebsergebnis nach Personalvorsorge FER 16	294,6	-113,2	407,8
EBIT	343,8	-79,2	423,0
Gewinn/Verlust vor Steuern	262,9	-156,2	419,1
Konzerngewinn/-verlust	259,4	-166,3	425,7

Betriebsertrag.

Der Betriebsertrag verzeichnet gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um CHF 129,0 Mio. auf CHF 7216,8 Mio. Die Zunahme ergibt sich massgeblich aus höheren Verkehrserträgen von CHF 108,0 Mio. Die Miet-, Neben- und übrigen Erträge erhöhten sich um CHF 29,1 Mio., die Eigenleistungen um CHF 10,3 Mio. Dagegen verzeichnen die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand einen Rückgang um CHF 4,3 Mio. und die Erlösminde- rungen einen Anstieg um CHF 14,3 Mio.

Struktur des Betriebsertrags



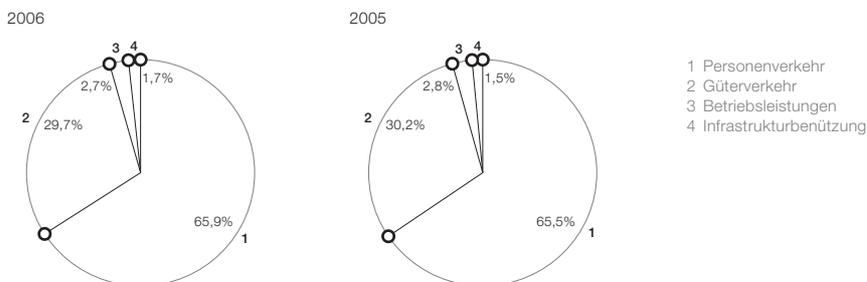
Entwicklung der Verkehrserträge

in Mio. CHF	2006	2005	Veränderung
Personenverkehr	2 159,7	2 076,2	83,5
Güterverkehr	972,7	957,2	15,5
Betriebsleistungen	89,2	89,1	0,1
Infrastruktur	57,2	48,3	8,9
Verkehrserträge	3 278,8	3 170,8	108,0

Die konsolidierten Verkehrserträge konnten im Geschäftsjahr 2006 erneut gesteigert werden (+3,4%). Das grösste prozentuale Wachstum verzeichnet dabei die Infrastrukturbenützung mit 18,5% aufgrund der gestiegenen Trassenverkäufe an Dritte, gefolgt von den Personenverkehrserträgen (+4,0%).

Die Zusammensetzung der Verkehrserträge nach Verkehrsarten hat sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. Der Anteil der Personenverkehrserträge stieg leicht auf 65,9% (Vorjahr: 65,5%).

Struktur des Verkehrsertrags



Personenverkehrsertrag. Der Personenverkehrsertrag ist im Berichtsjahr um 4,0% oder CHF 83,5 Mio. angestiegen. Die Steigerung liegt hauptsächlich im Mehrangebot von Bahn 2000, welches zu einem Zuwachs bei den Generalabonnements, den Tages- und Freizeitkarten sowie den Fahrkarten zum Normaltarif führte. Weitere Zunahmen konnten durch den Zuwachs der grenzüberschreitenden Verkehre Cisalpino (Schweiz–Italien) und Lyria (Kooperationsverkehr TGV Schweiz–Paris) sowie durch den Angebotsausbau und den Betrieb zusätzlicher Linien im Regionalverkehr verzeichnet werden.

Güterverkehrsertrag. Im Güterverkehr verzeichneten sowohl die Binnen- als auch die internationalen Verkehre einen starken Verkehrszuwachs. SBB Cargo profitierte 2006 von der guten Konjunktur in der Schweiz und dem starken Ausbau der Leistungen auf der Nord-Süd-Achse. Bei einer Steigerung der Verkehrsleistungen auf 12,34 Mia. Nettotonnenkilometer (+7,5%) fällt der Güterverkehrsertrag mit einem Anstieg von 1,6% geringer aus, was insbesondere auf grössere Distanzen und auf die anhaltende Konkurrenzsituation mit entsprechendem Preisdruck zurückzuführen ist.

Betriebsleistungsertrag. Im Berichtsjahr stagnierten die Betriebsleistungserträge auf Vorjahresniveau. Die Betriebsleistungen umfassen u.a. Lokführer-, Rangier- und Distributionsleistungen sowie Zugsbegleitung und Bahnpolizei.

Ertrag aus Infrastrukturbenützung. Die Nachfrage an Trassen ist im Jahr 2006 erneut gestiegen. Das verbesserte konjunkturelle Umfeld bewirkte im Güterverkehr eine Zunahme der Infrastrukturbenützung durch Dritte im Open Access.

Leistungen der öffentlichen Hand.

Die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand verminderten sich im Berichtsjahr um CHF 4,3 Mio. auf CHF 1842,7 Mio. Der leichte Rückgang ergibt sich aus gegenläufigen Entwicklungen bei den Abgeltungen und den Leistungen des Bundes für Infrastruktur.

Die Abgeltungen verzeichnen insgesamt einen Rückgang um CHF 16,4 Mio. Der massgebliche Subventionsabbau von CHF 30,9 Mio. erfolgte bei den Trassenpreissubventionen für den Güterverkehr. Dagegen erhöhten sich die Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr um CHF 11,8 Mio. Der Anstieg ergab sich weitgehend aus dem Angebotsausbau auf dem bestehenden Netz und der Übernahme zusätzlicher Linien im Ausland. Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur sind infolge der gestiegenen Abschreibungen auf Infrastrukturanlagen gemäss Zahlungsrahmen der laufenden Leistungsperiode 2003–2006 um CHF 12,1 Mio. erhöht worden.

Die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. CHF	2006	2005	Veränderung
Abgeltungen regionaler Personenverkehr			
Bund	337,0	336,9	0,1
Kantone	177,4	181,1	-3,7
Beiträge Dritter	37,7	22,3	15,4
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	552,1	540,3	11,8
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur			
für Kombiverkehr	46,8	43,5	3,3
für übrigen Güterverkehr	18,6	52,7	-34,1
Total Trassenpreissubventionen	65,4	96,3	-30,9
Abgeltung an Cargo für Kombiverkehr	13,8	11,1	2,7
Total Abgeltungen	631,3	647,7	-16,4
Abschreibung Infrastruktur	855,5	844,2	11,3
Betriebsbeitrag Infrastruktur	355,9	355,1	0,8
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 211,4	1 199,3	12,1
Total Leistungen der öffentlichen Hand in der Erfolgsrechnung	1 842,7	1 847,0	-4,3

Der Anteil der erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand am Betriebsertrag beträgt 25,5 % (Vorjahr: 26,1 %).

Zur Finanzierung von Ausbauinvestitionen der Infrastruktur und von Eisenbahngrossprojekten entrichtete die öffentliche Hand insgesamt CHF 347,7 Mio.

Abgeltungen.

Die SBB wird für nicht kostendeckende, von der öffentlichen Hand bestellte Leistungen mit Abgeltungen entschädigt. Die Abgeltungen reduzierten sich im Geschäftsjahr 2006 auf CHF 631,3 Mio. (CHF –16,4 Mio.).

Die Entwicklungen im Einzelnen:

Abgeltungen regionaler Personenverkehr. Die Abgeltungen regionaler Personenverkehr haben gegenüber dem Vorjahr um CHF 11,8 Mio. auf CHF 552,1 Mio. zugenommen. Davon entfallen CHF 25,0 Mio. auf Abgeltungen an die Infrastruktur im Regionalverkehr bei Tochtergesellschaften. Die Abgeltungen für den Verkehr sind um CHF 12,2 Mio. auf CHF 527,1 Mio. gestiegen. Die Zunahme resultiert insbesondere aus der Angebotsvergrößerung des bestehenden Netzes, der Übernahme einer zusätzlichen Linie durch die Turbo AG sowie dem Betrieb der Seehas-Linie durch die SBB GmbH.

Trassenpreissubventionen. Mit Trassenpreissubventionen wird die Förderung der Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene bezweckt. Die Trassenpreissubventionen an die SBB Infrastruktur von CHF 65,4 Mio. waren im Berichtsjahr um CHF 30,9 Mio. tiefer als im Vorjahr und führten zu einem Anstieg der Trassenpreise für den Güterverkehr. Die Trassenpreissubventionen kommen nicht nur SBB Cargo zugute, sondern auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Trassenleistungen von SBB Infrastruktur beziehen. Von den insgesamt CHF 65,4 Mio. vereinnahmten Trassenpreissubventionen entfallen CHF 19,2 Mio. oder 29,3% auf andere EVUs. SBB Cargo standen im Vergleich zum Vorjahr rund CHF 27 Mio. weniger Trassenpreissubventionen zur Verfügung.

Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr. Die direkten Abgeltungen an SBB Cargo für den Kombiverkehr waren im Geschäftsjahr 2006 aufgrund von Mehrleistungen leicht höher. Aus der Abrechnung für das Geschäftsjahr 2005 konnten zusätzlich CHF 1,5 Mio. vereinnahmt werden.

Leistungen des Bundes an die Infrastruktur.

Die SBB ist im Rahmen der Grundversorgung vom Bund beauftragt, die bestehende Schieneninfrastruktur zu erhalten, zu betreiben und weiterzuentwickeln. Dafür wird die SBB vom Bund finanziell entschädigt.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 12,1 Mio. Der Beitrag für Abschreibungen an SBB Infrastruktur wurde infolge des höheren Anlagebestandes (Bahn 2000) um CHF 11,3 Mio. erhöht. Der Betriebsbeitrag an SBB Infrastruktur verblieb praktisch auf Vorjahresniveau (CHF +0,8 Mio.).

Betriebsaufwand.

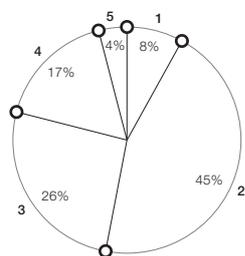
Im Berichtsjahr verminderte sich der Betriebsaufwand um CHF 184,8 Mio. oder 2,6% auf CHF 6922,2 Mio. Dieser Rückgang ergibt sich einerseits aus der Auflösung von nicht mehr gebundenen Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen, Flottensanierung, Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Steuerabgrenzungen von CHF 131 Mio., andererseits aus dem tieferen Personalaufwand.

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 69,4 Mio. tiefer ausgefallen. Im Vorjahr wurde dieser jedoch durch notwendige Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen und Pensionskassenunterdeckungen bei Tochtergesellschaften mit insgesamt CHF 105,1 Mio. negativ beeinflusst. Im Berichtsjahr konnten dagegen Rückstellungen von netto CHF 48,7 Mio. aufgelöst werden. Im Weiteren werden ab dem Jahr 2006 die Aufwendungen zum Projekt «Chance» (CHF 44,0 Mio.) im Personalaufwand ausgewiesen. Das Projekt «Chance» dient der Reintegration von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, deren Stelle aufgrund von Rationalisierungs- oder Restrukturierungsmassnahmen aufgehoben wurde. Bereinigt um die vorgenannten Effekte ist der Personalaufwand gegenüber dem Vorjahr um CHF 40,4 Mio. angestiegen. Der durchschnittliche Personalbestand war im Berichtsjahr mit 27 933 Vollzeitstellen um 397 Vollzeitstellen tiefer als im Vorjahr (28 330 Vollzeitstellen). Der Rückgang ist einerseits auf die Restrukturierungsprogramme im Güter- und Personenverkehr, andererseits auf eine grosse Anzahl von Pensionierungen Ende 2006 im Zusammenhang mit dem Übergang vom Leistungs- auf das Beitragsprimat der Pensionskasse SBB (als Teil der Sanierungsmassnahmen der Pensionskasse) zurückzuführen.

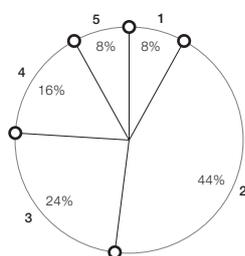
Per 1. August 2006 wurde ein neuer Prozess zur finanziellen Führung von Projekten und Anlagen im Bau eingeführt. Die in der Jahresrechnung per 31. Dezember 2006 ausgewiesenen, nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen von CHF 283,2 Mio. (Vorjahr: CHF 572,7 Mio.) umfassen im Berichtsjahr nur 7 Monate und sind daher mit dem Vorjahr nicht vergleichbar. Seit dem Umstellungszeitpunkt werden die nicht aktivierbaren Aufwendungen aufwandartengerecht in den Positionen «Materialaufwand» und «Sonstiger Betriebsaufwand» bzw. als Minderung der Eigenleistungen verbucht. Der neue Prozess führte gleichzeitig zu einer Ablösung der bisherigen Pauschalwertberichtigung auf Anlagen im Bau hin zu einer konsequenten Einzelbeurteilung der Investitionsprojekte. Aus der Neubeurteilung der Anlagen im Bau von brutto rund CHF 4,9 Mia. ergab sich ein positiver Erfolgseffekt in der Höhe von lediglich CHF 21,0 Mio.

Eckwerte des Betriebsaufwandes

2006



2005



- 1 Materialaufwand
- 2 Personalaufwand
- 3 Sonstiger Betriebsaufwand
- 4 Abschreibungen
- 5 Nal

Bilanz.

Eckwerte der Bilanz

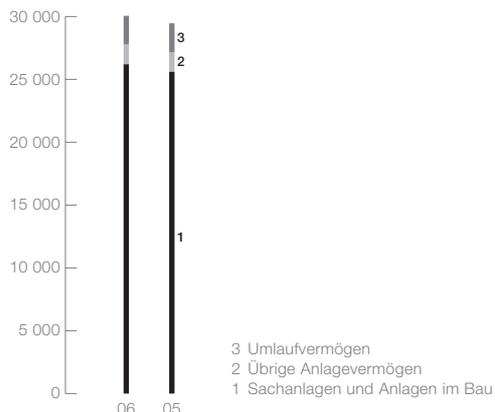
in Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005	Veränderung
Umlaufvermögen	2 277,9	2 292,3	-14,4
<i>davon Flüssige Mittel</i>	717,2	862,4	-145,2
Anlagevermögen	27 790,0	27 148,8	641,2
<i>davon Sachanlagen und Anlagen im Bau</i>	26 210,5	25 601,1	609,4
Total Aktiven	30 067,9	29 441,1	626,8
Finanzverbindlichkeiten	13 873,9	13 431,9	442,0
Übrige Verbindlichkeiten	7 307,9	4 399,6	2 908,3
Eigenkapital	8 886,1	11 609,6	-2 723,5
Total Passiven	30 067,9	29 441,1	626,8

Die Bilanzsumme hat im Berichtsjahr um CHF 626,8 Mio. zugenommen und erstmals die 30-Milliarden-Grenze überschritten. Die höhere Bilanzsumme ergibt sich aus den Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau von CHF 609,4 Mio. Im Gegenzug erhöhten sich die Finanzverbindlichkeiten um CHF 442,0 Mio., wovon CHF 347,7 Mio. aus der Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund stammen.

Die Anwendung der überarbeiteten Fachempfehlung FER 16 führte auf der Passivseite zu einer markanten Veränderung der Bilanzstruktur. Durch die Verbuchung der Differenz (CHF 3,0 Mia.) der wirtschaftlichen Verpflichtung gegenüber Vorsorgeeinrichtungen abzüglich der vorhandenen Rückstellungen über das Eigenkapital erhöhten sich die übrigen Verbindlichkeiten und führten zu einer Reduktion des Eigenkapitals. Die Eigenkapitalquote verminderte sich dadurch um rund 10 Prozentpunkte auf 29,6% (Vorjahr: 39,4%).

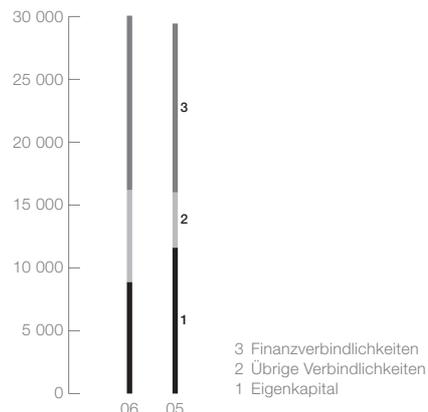
Aktiven

Mio. CHF



Passiven

Mio. CHF



Mittelherkunft

in Mio. CHF	2006	2005
Cashflow	1 193,8	964,6
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	963,5	982,8
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1 464,6	-1 582,1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	355,4	656,2
Mittelveränderung insgesamt	-145,7	56,8

Im Berichtsjahr konnte der Cashflow um CHF 229,2 Mio. oder 23,8 % gesteigert werden. Nach Berücksichtigung der cashwirksamen Veränderungen im Working Capital resultiert gegenüber dem Vorjahr ein leicht verminderter Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit von CHF 963,5 Mio. Für Investitionen wurden CHF 117,5 Mio. weniger Mittel eingesetzt. Aus diesen Vorgängen resultiert ein Cashabfluss von total CHF 501,1 Mio., welcher nur teilweise durch die Aufnahme neuer Mittel gedeckt wurde (CHF 355,4 Mio.). Die flüssigen Mittel verminderten sich dadurch um CHF 145,7 Mio.

Nettoverschuldung

in Mio. CHF	2006	2005
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	136,4	236,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 427,6	5 240,1
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12 770,0	8 091,3
<i>davon gegenüber Dritten</i>	<i>224,3</i>	<i>213,2</i>
<i>davon gegenüber Bund</i>	<i>8 225,8</i>	<i>7 878,1</i>
<i>davon Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16</i>	<i>4 319,9</i>	<i>0,0</i>
./. Langfristige Erlösabgrenzungen	-140,1	-135,6
./. Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	-4 319,9	0,0
Total Finanzverbindlichkeiten	13 873,9	13 431,9
./. Flüssige Mittel und Wertschriften	-1 364,0	-1 499,6
Nettoverschuldung	12 509,9	11 932,3
Zunahme Nettoverschuldung	577,6	681,5
Veränderung Verpflichtungen Bund	347,7	374,6
Zunahme Nettoverschuldung ohne Bund	229,9	306,9

Die Nettoverschuldung hat im Berichtsjahr um weitere CHF 577,6 Mio. zugenommen. Nach Abzug der «Veränderung Verpflichtungen Bund» von CHF 347,7 Mio. aus der Mittelaufnahme für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen und die Deckung des Grundbedarfs resultiert eine Zunahme der Nettoverschuldung gegenüber Dritten von CHF 229,9 Mio. Die Zunahme ergibt sich im Wesentlichen durch den Abbau von flüssigen Mitteln und dem Anstieg der Bankverbindlichkeiten.

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2006	2005
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 278,8	3 170,8
Abgeltungen	2	631,3	647,7
Mieterträge Liegenschaften	3	317,4	308,6
Nebenerträge	4	1 190,3	1 184,6
Übrige Erträge	5	31,7	17,0
Eigenleistungen	6	684,2	673,9
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	7	1 211,4	1 199,3
Ertragsminderungen	8	-128,4	-114,1
Total Betriebsertrag		7 216,8	7 087,8
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	9	-583,4	-542,6
Personalaufwand	10	-3 120,0	-3 189,4
Sonstiger Betriebsaufwand	11	-1 783,6	-1 690,1
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	12	-1 152,0	-1 112,1
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	13	-283,2	-572,7
Total Betriebsaufwand		-6 922,2	-7 107,0
Betriebsergebnis vor Zuweisung Rückstellung FER 16		294,6	-19,2
Personalvorsorge FER 16 ¹	14	0,0	-94,0
Betriebsergebnis nach Zuweisung Rückstellung FER 16		294,6	-113,2
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	15	49,2	61,3
Projekt «Chance» ²	16	0,0	-27,4
EBIT		343,8	-79,2
Finanzertrag	17	85,9	84,7
Finanzaufwand	18	-166,8	-161,6
Gewinn/Verlust vor Steuern		262,9	-156,2
Steuern	19	-0,5	-7,7
Minderheitsanteile		-3,0	-2,4
Konzerngewinn/-verlust		259,4	-166,3

1 Vergleiche dazu Kommentar zu Anmerkung 0.2 «Vorsorgeverpflichtungen nach Swiss GAAP FER 16».

2 Die Aufwendungen zum Projekt «Chance» werden ab dem Jahr 2006 im Personalaufwand ausgewiesen.

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2006	31.12.2005
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	20	717,2	862,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	661,5	536,1
Andere Forderungen	22	202,6	185,7
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	23	311,6	312,7
Aktive Rechnungsabgrenzungen		385,0	395,4
Total Umlaufvermögen		2 277,9	2 292,3
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	24	1 310,1	1 290,3
Sachanlagen	25	21 595,6	20 845,2
Anlagen im Bau Sachanlagen	25	4 614,9	4 755,9
Immaterielle Anlagen	26	269,4	257,4
Total Anlagevermögen		27 790,0	27 148,8
Total Aktiven		30 067,9	29 441,1

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2006	31.12.2005
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	27	136,4	236,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28	751,5	745,7
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	29	135,6	123,4
Passive Rechnungsabgrenzungen	30	1 190,5	1 115,5
Kurzfristige Rückstellungen	31	355,7	475,6
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 569,6	2 696,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	32	5 427,6	5 240,1
Andere langfristige Verbindlichkeiten	33	12 770,0	8 091,3
Langfristige Rückstellungen	31	414,6	1 803,8
Total langfristiges Fremdkapital		18 612,2	15 135,2
Total Fremdkapital		21 181,9	17 831,5
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven vor Konzerngewinn/-verlust		-2 517,2	633,5
Konzerngewinn/-verlust		259,4	-166,3
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		8 811,3	11 536,3
Minderheitsanteile		74,8	73,3
Total Eigenkapital		8 886,1	11 609,6
Total Passiven		30 067,9	29 441,1

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernmittelflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	2006	2005
Konzerngewinn/-verlust	259,4	-166,3
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	1 152,0	1 112,1
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	204,4	498,9
Weitere cashunwirksame Effekte	6,2	-105,6
Veränderung Langfristige Erlösabgrenzungen	-10,4	-11,9
Veränderung Langfristige Rückstellungen	29,0	101,0
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	-50,6	-61,3
Aktivierbare Eigenleistungen	-395,0	-400,2
Equity-Bewertung	-1,2	-2,1
Cashflow	1 193,8	964,6
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-125,5	23,8
Veränderung Warenvorräte und angefangene Arbeiten	0,7	-20,4
Veränderung Übriges Umlaufvermögen	-18,9	-0,3
Veränderung Kurzfristige Verbindlichkeiten	-89,6	12,8
Veränderung Minderheitsanteile	3,0	2,4
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	963,5	982,8
Änderung Konsolidierungskreis	0,5	31,7
Investitionen Finanzanlagen	-6,6	-9,9
Desinvestitionen Finanzanlagen	13,1	32,5
Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau Sachanlagen	-1 551,1	-1 742,2
Desinvestitionen Sachanlagen	86,2	176,7
Investitionen in immaterielle Anlagen	-6,9	-70,9
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1 464,6	-1 582,1
Veränderung Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	-170,2	7,1
Veränderung Langfristige Finanzverbindlichkeiten	153,7	155,5
Veränderung Andere langfristige Verbindlichkeiten	373,2	493,9
Dividendenzahlungen an Minderheiten	-1,3	-0,3
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	355,4	656,2
Mittelveränderung insgesamt	-145,7	56,8
Flüssige Mittel per 1. Januar	862,4	805,7
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz	0,5	-0,2
Flüssige Mittel per 31. Dezember	717,2	862,4
Veränderung Flüssige Mittel	-145,7	56,8

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschafts- kapital	Kapital- reserven (Agio)	Gewinn- reserven	kum. Fremd- währungs- umrechnungs- differenzen	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
Eigenkapital per 1.1. 2005	9 000,0	2 069,1	631,9	1,5	11 702,5	25,7	11 728,2
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45,5	45,5
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Konzernverlust	0,0	0,0	-166,3	0,0	-166,3	2,4	-164,0
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2
Eigenkapital per 31.12. 2005	9 000,0	2 069,1	465,5	1,7	11 536,3	73,3	11 609,6
Erstanwendung FER 16	0,0	0,0	-2 984,8	0,0	-2 984,8	0,1	-2 984,7
Eigenkapital per 1.1. 2006	9 000,0	2 069,1	-2 519,3	1,7	8 551,5	73,4	8 624,9
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	259,4	0,0	259,4	2,7	262,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,4
Eigenkapital per 31.12.2006	9 000,0	2 069,1	-2 259,9	2,0	8 811,3	74,8	8 886,1

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

Per 1. Januar 2006 ist die überarbeitete Fachempfehlung Swiss GAAP FER 16 in Kraft getreten. Die SBB hat beschlossen, die empfohlene statische Methode zur Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen anzuwenden. Dabei wurde per 1. Januar 2006 der Differenzbetrag von CHF 2984,8 Mio. – d.h. die Saldogrösse zwischen der berechneten wirtschaftlichen Vorsorgeverpflichtung von CHF 4319,9 Mio. und der bestehenden Rückstellung in der Konzernrechnung von CHF 1335,2 Mio. – offen über das Eigenkapital verbucht (vgl. Anmerkung 0.2 «Änderungen im Ausweis», Abschnitt «Vorsorgeverpflichtungen nach Swiss GAAP FER 16»).

Anhang zur Konzernrechnung 2006. Konsolidierungsgrundsätze.

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

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

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

Die 100%-Beteiligung an der AlpTransit Gotthard AG wird nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen. Die Leitung dieser Beteiligung liegt 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 120 und 121 entnommen werden.

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

Handelt es sich bei einer Beteiligung um ein Unternehmen unter gemeinschaftlicher Kontrolle (echtes Joint Venture), so wird seit 1. Januar 2005 die Methode der Quotenkonsolidierung angewendet. Dabei haben die Partner einen absolut gleichwertigen Einfluss und eine gleichwertige Kontrolle über die Gesellschaft. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden dabei quotale erfasst.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der angelsächsischen Purchase-Methode. Konzerninterne Akti-

ven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden gegeneinander verrechnet. Noch nicht durch Verkäufe an Dritte realisierte Zwischengewinne auf konzerninternen Lieferungen werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Nach der Equity-Methode einbezogen werden assoziierte Gesellschaften mit einer Beteiligung zwischen 20% und 50% oder Gesellschaften mit genau 50%, welche die Bedingungen der Quotenkonsolidierung nicht erfüllen.

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

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

Im vorliegenden Abschluss wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs		Stichtagskurs	
	2006	2005	31.12.2006	31.12.2005
EUR	1,58	1,54	1,61	1,57
GBP	2,31	2,28	2,35	2,28

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, werden zu den Anschaffungs- bzw. Herstellkosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Die Herstellkosten werden anhand der Material- und Fertigungskosten (Vollkosten) berechnet. Für die Bewertung wird je nach Artikel das Kostenfolgeverfahren oder die Standardkostenrechnung angewendet. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen. Geltend gemachte Skontoabzüge werden dem Finanzertrag gutgeschrieben.

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

Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	15–25
Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–20
EDV-Hardware	2–8
Telecom	2–20
Fahrzeuge	
– Lokomotiven und Triebfahrzeuge	25–30
– Reisezugwagen	20–30
– Güter- und Dienstwagen	20–33
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	7–30
Bahntechnik	15–33
Erschliessung, Versorgungs- und Versorgungsanlagen	15–30
Wassertechnische Bauten	
– Druckleitungen, Wasserfassungen/Entsander	40–50
– Übrige wassertechnische Bauten	70–80
Gebäude	
– Wohn-/Verwaltungs-/Geschäfts- und Bürogebäude	55–75
– Übrige Gebäude	40–60

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

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

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

Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	4–8

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

Fremdkapital. Unter den *kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten* werden – (mit Ausnahme der sogenannten 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 langfristigen Steuerrückstellungen umfassen latente Steuern. Diese betreffen nur Tochtergesellschaften, da die SBB AG – mit Ausnahme der nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften – und die SBB Cargo AG steuerbefreit sind. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, welche sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen beziehungsweise lokalen steuerlichen sowie den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach der «Liability»-Methode gebildet und laufend an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst. Die Bilanzierung erfolgt unter den langfristigen Rückstellungen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, so wird der Rückstellungsbetrag diskontiert. Die Diskontierung erfolgt zum Refinanzierungssatz gegenüber dem Bund.

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

Die Zuweisungen an die *Personalvorsorge* erfolgen nach den Vorschriften des BVG. Die Pensionskasse SBB beruht seit 1. Januar 2007 auf dem Prinzip des Beitragsprimats. Bis Ende 2006 basierten alle bedeutenden Vorsorgeeinrichtungen des Konzerns auf dem Prinzip des Leistungsprimats. Die Leistungen an die versicherten Mitarbeitenden wurden dabei 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 der SBB AG, SBB Cargo AG sowie weiterer Tochtergesellschaften wird durch die seit 1. Januar 1999 selbstständige Stiftung Pensionskasse SBB getragen. Die übrigen Tochtergesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

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

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

Veränderungen dieser wirtschaftlichen Auswirkungen werden, mit Ausnahme des Jahres 2006, in dem der überarbeitete Standard Swiss GAAP FER 16 in Kraft gesetzt wurde, erfolgswirksam im Personalaufwand ausgewiesen.

Derivative Finanzinstrumente. Die Strategie im Finanzbereich der SBB ist auf Risikominimierung ausgerichtet. Deshalb werden derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Basisgeschäften abgeschlossen. Zur Risikoüberwachung werden die Geschäfte ausserhalb der Bilanz regelmässig bewertet. Eine erfolgswirksame Verbuchung erfolgt im Zeitpunkt der Realisierung.

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

0 Allgemeine Anmerkungen

0.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

Seit 1. Januar 2006 hat sich der Kreis der konsolidierten Beteiligungen wie folgt verändert:

Abgang: Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG, Romanshorn (Oktober 2006 – Verkauf)

0.2 Änderungen im Ausweis

Anlagen im Bau

Bis und mit dem Rechnungsmonat Juli 2006 beinhalteten die Anlagen im Bau die gesamten Projektkosten. Darin enthaltene, nicht aktivierbare Kostenanteile wurden durch entsprechende Wertberichtigungen kompensiert. Bei der Abrechnung von Projekten wurden die nicht aktivierbaren Anteile in die Position «Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» ausgebucht und die notwendigen Wertberichtigungen über die Position «Veränderung Wertberichtigungen auf Anlagen im Bau» angepasst.

Dieser Prozess wurde ab Rechnungsmonat August 2006 geändert. Ab diesem Zeitpunkt sind nur noch die gemäss Aktivierungsrichtlinie aktivierbaren Projektkosten in der Position «Anlagen im Bau» ausgewiesen. Auflaufende, nicht aktivierbare Anteile aus Projekten werden aufwandartengerecht der Erfolgsrechnung belastet.

Auswirkungen auf die Bilanz und die Erfolgsrechnung. Der Nettobestand der Anlagen im Bau (abzüglich Wertberichtigungen) bleibt unbeeinflusst, da nicht aktivierbare Anteile mit einer entsprechenden Wertberichtigung kompensiert waren.

Im brutto ausgewiesenen Sachanlagespiegel ergaben sich folgende Auswirkungen per Stichtag des Methodenwechsels:

Ausbuchungen nicht aktivierbarer Anteile aus den Anlagen im Bau	CHF 742 Mio.
Entsprechende Auflösungen von Wertberichtigungen	CHF 763 Mio.

Aus der konsequenten Neubeurteilung der effektiv notwendigen Wertberichtigung aller laufenden Projekte innerhalb des Konzerns ergab sich ein positiver Erfolgseffekt in der Höhe von CHF 21 Mio. auf einen ursprünglichen Brutto-Bestand Anlagen im Bau der betroffenen Bereiche per Juli 2006 in der Höhe von CHF 4924 Mio. (0,4 %).

Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreszahlen. Der per Ende Geschäftsjahr 2006 enthaltene Saldo an «Nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen» in der Erfolgsrechnung entspricht der Abrechnung von Projekten nach den bis Juli 2006 gültigen Grundsätzen. Demgegenüber steht der Saldo der Veränderung Wertberichtigungen auf Anlagen im Bau nach der gleichen Methode.

Durch die Änderung im Ausweis sind deshalb die Positionen «nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» sowie «Veränderungen Wertberichtigung auf Anlagen im Bau» nur bedingt mit den Vorjahreszahlen vergleichbar.

Seit August 2006 werden die nicht aktivierbaren Aufwendungen aufwandartengerecht der Erfolgsrechnung belastet. Hauptsächlich betroffen sind dadurch die Positionen «Fremdleistungen» und «Übriger Betriebsaufwand» des sonstigen Betriebsaufwandes sowie der Materialaufwand. Die Eigenleistungen reduzieren sich um den Betrag der Eigenleistungen, der nicht aktivierbar ist. Aus diesem Grund sind die erwähnten Positionen nur bedingt mit den Vorjahreszahlen vergleichbar.

Die Anpassung der Vorjahreszahlen ist gemäss Swiss GAAP FER Rahmenkonzept für eine solche Schätzungsänderung nicht vorgesehen. Anlagen im Bau, die immaterielle Anlagen betreffen, wurden bis Juli 2006 in den Anlagen im Bau Sachanlagen ausgewiesen. Ab August 2006 werden neue Projekte, die immaterielle Anlagen betreffen (hauptsächlich Software) in den Anlagen im Bau im immateriellen Anlagevermögen ausgewiesen.

Vorsorgeverpflichtungen nach Swiss GAAP FER 16

Per 1. Januar 2006 wurde die überarbeitete Fachempfehlung Swiss GAAP FER 16 in Kraft gesetzt. Die SBB hat beschlossen, die statische Methode zur Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen anzuwenden, welche im Standard als bevorzugte Methode empfohlen ist. Bei der erstmaligen Anwendung dieser Fachempfehlung ist der Differenzbetrag offen über das Eigenkapital zu buchen.

Die wirtschaftlichen Verpflichtungen, die sich aus den Vorsorgeeinrichtungen, an denen die SBB und ihre Tochtergesellschaften angeschlossen sind, per 1. Januar 2006 ergeben haben, betragen CHF 4319,9 Mio. Die Differenz von CHF 2984,8 Mio. zur bereits per 31. Dezember 2005 bestehenden Rückstellung FER 16 wurde, wie es der Standard vorschreibt, offen über das Eigenkapital erfasst. Die wirtschaftliche Verpflichtung setzt sich aus der Unterdeckung der Pensionskasse SBB, der Reduktion des technischen Zinssatzes von 4,0% auf 3,5% sowie aus einer für die nachhaltige Sanierung der Pensionskasse SBB erforderlichen Wertschwankungsreserve (15%) zusammen.

Auswirkungen auf die Bilanz und die Erfolgsrechnung. In der Bilanz werden die wirtschaftlichen Verpflichtungen nach FER 16 nicht mehr als Rückstellung FER 16, sondern neu als «Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen» in den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die erfolgswirksame Bildung der Rückstellung FER 16 in den Vorjahren, welche auf einer separaten Zeile als «Personalvorsorge FER 16» ausgewiesen wurde, entfällt im Geschäftsjahr 2006, da infolge der Erstanwendung des neuen Standards per 1. Januar 2006 die wirtschaftliche Verpflichtung zu Beginn des Geschäftsjahres über das Eigenkapital erfasst wurde. Die Vorsorgeverpflichtung nach FER 16 hat sich im Geschäftsjahr 2006 nicht mehr verändert.

Weitere Details zu den wirtschaftlichen Auswirkungen per 31. Dezember 2006 sind in Anmerkung 33 «Andere langfristige Verbindlichkeiten» ersichtlich.

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2006	2005
Personenverkehr	2 159,7	2 076,2
Güterverkehr	972,7	957,2
Betriebsleistungen	89,2	89,1
Infrastruktur	57,2	48,3
Verkehrserträge	3 278,8	3 170,8

Die Verkehrserträge konnten insgesamt um 3,4% gesteigert werden.

Der Personenverkehrsertrag erhöhte sich um CHF 83,5 Mio. oder 4,0%. Der Zuwachs konnte einerseits im Fernverkehr durch das höhere Angebot von Bahn 2000 und die Zunahme der grenzüberschreitenden Verkehre Cisalpino SA und der TGV-Verbindung Schweiz-Paris (Lyria II), andererseits im Regionalverkehr durch den Angebotsausbau auf dem bestehenden Netz und der Übernahme zusätzlicher Linien erreicht werden.

Im Güterverkehr konnten die Verkehrsleistungen sowohl im Nord-Süd- als auch im Binnenverkehr gesteigert werden. Durch die anhaltend starke Konkurrenzsituation unterliegen die Preise weiterhin einem starken Druck.

Die Erträge aus den Betriebsleistungen stagnierten auf Vorjahresniveau.

Im Berichtsjahr konnten im Open Access durch die gute konjunkturelle Entwicklung erneut mehr Trassen an Dritte verkauft werden.

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2006	2005
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	337,0	336,9
Kantone	177,4	181,1
Beiträge Dritter	37,7	22,3
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	552,1	540,3
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	46,8	43,5
für übrigen Güterverkehr	18,6	52,7
Total Trassenpreissubventionen	65,4	96,3
Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr	13,8	11,1
Abgeltungen	631,3	647,7

Die Abgeltungen fielen im Berichtsjahr um CHF 16,4 Mio. tiefer aus. Massgebend ist hierfür der Abbau der Trassenpreissubventionen durch den Bund für den Güterverkehr um CHF 30,9 Mio. Dagegen sind die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr um CHF 11,8 Mio. höher ausgefallen. Der Anstieg erfolgte insbesondere aufgrund der Angebotserweiterung und zusätzlich gefahrener Linien durch die Tochtergesellschaften Turbo AG und SBB GmbH. Die direkten Abgeltungen an SBB Cargo für den Kombiverkehr waren im Geschäftsjahr 2006 aufgrund von Mehrleistungen leicht höher. Aus der Abrechnung für das Geschäftsjahr 2005 konnten zusätzlich CHF 1,5 Mio. vereinnahmt werden.

Durch die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgeschriebene Ausweispraxis betreffend Vorteilsanrechnung des Bundes zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) (vgl. Anmerkung 7), wurde die Zahlung von CHF 35,0 Mio. an den ZVV unter Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht.

3 Mieterträge Liegenschaften

Im Berichtsjahr verzeichneten die Mieterträge Liegenschaften erneut einen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Den grössten Zuwachs erzielten erneut die Umsatzmieterträge aus den RailCity-Bahnhöfen.

4 Nebenerträge

Mio. CHF	2006	2005
Dienstleistungen für Dritte	494,6	446,0
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	102,9	79,2
Erträge aus Vermietungen	89,2	65,1
Energieverkäufe	95,0	69,8
Geldwechsel	40,0	38,3
Provisionen, Kommissionen	84,0	75,3
Drucksachen- und Materialverkäufe	44,0	35,5
Kostenbeteiligungen, Beiträge	201,9	334,1
Übrige Nebenerträge	38,7	41,3
Nebenerträge	1 190,3	1 184,6

Die Nebenerträge verblieben insgesamt auf Vorjahresniveau. Innerhalb der Position ergaben sich indessen grössere Veränderungen. Die Zunahme der Dienstleistungen für Dritte ergibt sich massgeblich aus der Konsolidierung der im Dezember 2005 erworbenen Tochtergesellschaften STC (Swiss Travel Center) in Zürich und London. Weitere Zunahmen sind auf höhere IT-Dienstleistungen zurückzuführen. Der Anstieg der Wartungs- und Unterhaltsarbeiten liegt in neuen Kundenaufträgen an Infrastruktur begründet.

Die Erträge aus Vermietungen sind durch erhöhte Fahrzeugvermietungen im Personen- und Güterverkehr angestiegen.

Die Energieverkäufe haben aufgrund der erhöhten Nachfrage und gestiegener Preise sowie aufgrund der höheren Volumen aus der Energiebewirtschaftung (Vollversorgung BLS) zugenommen. Im Gegenzug erhöhte sich auch der Energieaufwand für die Beschaffung (vgl. Anmerkung 11).

Die hohen Kostenbeteiligungen im Vorjahr ergaben sich durch die Umstellung auf das neue Finanzierungsmodell für Eisenbahngrossprojekte FINIS durch den Forderungsverzicht der bis dahin aktivierten Zinsen in der Höhe von CHF 105,6 Mio. Zusätzlich wurden an die Rückversicherer Schäden aus den Unwettern vom August 2005 von CHF 34,0 Mio. angemeldet.

5 Übrige Erträge

Die übrigen Erträge erhöhten sich aufgrund von Pönalen für verspätet ausgelieferte Zugkompositionen und durch die Weiterverrechnung ETCS Level 2 ausgerüsteter Fahrzeuge an andere Bahnen.

6 Eigenleistungen

Mio. CHF	2006	2005
Investitionsaufträge	395,0	400,1
Lageraufträge	289,2	273,8
Eigenleistungen	684,2	673,9

Im Berichtsjahr wurden leicht höhere Eigenleistungen erbracht. Lageraufträge wurden im Berichtsjahr anstelle von Drittaufträgen vermehrt mit eigenem Personal durchgeführt.

7 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2006	2005
Abschreibung Infrastruktur	855,5	844,2
Betriebsbeitrag Infrastruktur	355,9	355,1
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 211,4	1 199,3

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

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur sind im Berichtsjahr um CHF 12,1 Mio. höher ausgefallen. Die Zunahme ergibt sich aus dem gestiegenen Beitrag für Abschreibungen infolge hoher Infrastrukturinvestitionen. Der Betriebsbeitrag verbleibt praktisch auf Vorjahresniveau.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten eine Zahlung an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 35,0 Mio. Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) via Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone an den ZVV weitergeleitet (vgl. Anmerkung 2).

8 Ertragsminderungen

Die Ertragsminderungen fallen um CHF 14,3 Mio. höher aus. Der Anstieg ergibt sich insbesondere aus der Bewertung der Forderungsausstände gegenüber Reisenden ohne gültigen Fahrausweis.

9 Materialaufwand

Der Anstieg beim Materialaufwand ergibt sich aus erhöhten Maintenance-Aufwendungen für Lokomotiven sowie für kurativen Unterhalt infolge des harten Winters 2005/06. Im Weiteren führten steigende Materialpreise insbesondere beim Stahl zu höheren Kosten.

10 Personalaufwand

Mio. CHF	2006	2005
Lohnaufwand	2 619,5	2 575,2
Sozialversicherungsaufwand	388,4	417,7
Personalaufwand NOA ¹	44,0	0,0
Übriger Personalaufwand	68,1	196,5
Personalaufwand	3 120,0	3 189,4

¹ Die Aufwendungen NOA (Neuorientierung und Arbeit) wurden in den Vorjahren als separate Zeile in der Erfolgsrechnung ausgewiesen («Projekt Chance»).

Der durchschnittliche Personalbestand liegt mit 27 933 Vollzeitstellen um 397 Vollzeitstellen unter demjenigen des Vorjahrs (28 330 Vollzeitstellen). Der Rückgang ist einerseits zurückzuführen auf die Restrukturierungsprogramme im Güter- und Personenverkehr, andererseits auf die Pensionierungswelle Ende 2006, aufgrund des Übergangs vom Leistungs- auf das Beitragsprimat bei der SBB Pensionskasse. Der Lohnaufwand erhöhte sich trotz des tieferen Personalbestandes um CHF 44,3 Mio. oder 1,7%.

Der Rückgang des Sozialversicherungsaufwandes gegenüber dem Vorjahr begründet sich in der Veränderung der Rückstellungen. Im Vorjahr wurden für die an der Pensionskasse ASCOOP angeschlossenen Tochtergesellschaften Turbo AG und zb Zentralbahn AG für die Pensionskassen-Unterdeckung insgesamt CHF 10,4 Mio. Rückstellungen gebildet. Im Berichtsjahr konnten dagegen Rückstellungen für Berufsinvalidität in der Höhe von CHF 11,2 Mio. aufgelöst werden.

Die markante Veränderung des übrigen Personalaufwandes ergibt sich aus der Bildung und Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen bei Cargo und Optimierungsprojekten beim Personenverkehr und bei der Infrastruktur. Im Vorjahr wurden für diese Massnahmen Rückstellungen in der Höhe von CHF 94,7 Mio. gebildet. Die effektiven Kosten fielen nun dank veränderter Rahmenbedingungen wesentlich geringer aus als erwartet. Die Neuausrichtung des Bereichs Unterhalt und Rollmaterialservice bei Cargo führt zu einer erneuten Rückstellungsbildung. Per Saldo konnten im Berichtsjahr Rückstellungen in der Höhe von CHF 38,2 Mio. aufgelöst werden. Detaillierte Angaben gehen aus Anmerkung 31 hervor.

11 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2006	2005
Miete von Anlagen	36,0	35,4
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	316,4	257,3
Fahrzeugaufwand	127,5	129,4
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	49,0	63,4
Energie- und Entsorgungsaufwand	172,3	147,2
Verwaltungs- und Informatikaufwand	302,1	289,1
Werbeaufwand	59,3	57,2
Übriger Betriebsaufwand	387,1	367,9
Betriebsleistungsaufwand Dritter	279,0	277,1
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	55,0	66,1
Sonstiger Betriebsaufwand	1 783,6	1 690,1

Der sonstige Betriebsaufwand verzeichnete im Berichtsjahr eine Zunahme um CHF 93,5 Mio. oder 5,5%.

Der Anstieg der Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen und Ersatz ist weitgehend auf die Einführung des neuen Finanzprozesses im Bereich der Anlagen im Bau per 1. August 2006 zurückzuführen. Mit der Umstellung fallen die nicht aktivierbaren Fremdleistungen für Unterhaltsarbeiten unter dieser Position an.

Aufgrund der Erkenntnisse aus den erfolgten definitiven Steuerveranlagungen konnten die bestehenden Abgrenzungen für Grundstück-gewinnsteuern aus den Vorjahren teilweise aufgelöst werden, was zu einem verminderten Aufwand bei den Abgaben führte. Dagegen fielen die Transitzkosten für Energie aufgrund der neu täglich erfolgenden Auktion für Stromtransitzrechte erheblich höher aus als in den Vorjahren.

Der Energie- und Entsorgungsaufwand ist aufgrund der höheren Energienachfrage und der geringeren Eigenproduktion angestiegen. Bedingt durch verminderte Wasserzuflüsse sowie der Entleerung des Göscheneralpsees Ende 2005 musste vermehrt Energie bei steigenden Preisen am Markt bezogen werden.

Beim Verwaltungs- und Informatikaufwand führten erhöhte Betriebsleistungen für die unternehmensweiten Informatikplattformen, höhere Lizenzkosten und mit dem Providerwechsel verbundene Transitionskosten zu einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr.

Der Anstieg des übrigen Betriebsaufwandes ergibt sich aus der Konsolidierung der im Dezember 2005 erworbenen Tochtergesellschaften STC (Swiss Travel Center) und der Bildung von Rückstellungen für die Neupositionierung des Bereichs Rollmaterialservice bei SBB Cargo.

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

12 Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen

Mio. CHF	2006	2005
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-0,6	-1,2
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 212,1	1 110,3
Veränderung Wertberichtigung auf Anlagen im Bau	-176,9	-223,3
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	68,9	63,7
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	48,5	162,5
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	1 152,0	1 112,1

Hohe Investitionen in die Infrastruktur und das Rollmaterial führten zu einem erneuten Anstieg der Abschreibungen auf Sachanlagen. Die Veränderung der Wertberichtigung auf Anlagen im Bau fiel im Berichtsjahr wiederum positiv aus und generierte einen Minderaufwand in den Abschreibungen. Dieser Effekt ergab sich daraus, dass die Abgänge auf den Anlagen im Bau höher waren als die Zugänge für Neuinvestitionen (Bahn-2000-Effekt) und daher der Anteil der Wertberichtigungen tiefer ausfiel. Die aus der Projektabrechnung resultierenden nicht aktivierbaren Anteile sind bis zum 31. Juli 2006 unter der Position «Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» angefallen. Mit der Einführung des neuen Finanzprozesses per 1. August 2006 werden die «nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen» neu aufwandartengerecht verbucht. Die pauschale Wertberichtigung auf Anlagen im Bau entfällt mit der Umstellung (vgl. Ausführungen unter Anmerkung 0.2 «Änderungen im Ausweis», Abschnitt «Anlagen im Bau»).

Die hohen Abschreibungen von Restbuchwerten im Vorjahr beinhalten die Ausbuchung bisher aktivierter Zinsen auf verzinlichen Darlehen des Bundes, welche mit der Umstellung auf das neue Finanzierungsmodell für Eisenbahn-Grossprojekte (FINIS) weggefallen sind.

13 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen

Die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 289,5 Mio. Der wesentlich tiefere Betrag ist einerseits darauf zurückzuführen, dass die Aktivierungen aus Anlagen im Bau nach dem Abschluss des Bahn-2000-Projektes wieder einem durchschnittlichen Investitionsvolumen entsprechen. Andererseits wurde per 1. August 2006 der neue Finanzprozess im Bereich Anlagen im Bau eingeführt. Mit der Einführung werden die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen neu aufwandartengerecht verbucht (vgl. Ausführungen unter Anmerkung 0.2 «Änderungen im Ausweis», Abschnitt «Anlagen im Bau»).

14 Personalvorsorge FER 16

Mit der Anwendung der überarbeiteten Fachempfehlung Swiss GAAP FER 16 werden die Veränderungen der wirtschaftlichen Vorsorgeverpflichtung neu in der Position «Personalaufwand» ausgewiesen. Mit der erstmaligen Anwendung musste der Differenzbetrag erfolgsneutral über das Eigenkapital verbucht werden (vgl. Ausführungen unter Anmerkung 0.2 «Änderungen im Ausweis», Abschnitt «Personalvorsorgeverpflichtungen nach Swiss GAAP FER 16»).

15 Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen

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

16 Projekt «Chance»

Für die Reintegration von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, deren Stellen infolge von Rationalisierungs- oder Restrukturierungsmaßnahmen aufgehoben wurden, besteht das Projekt «Chance». Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen erfolgte per 1. Januar 2006 eine Neuausrichtung und Neuregelung der Finanzierung des Projektes «Chance» (NOA: Neuorientierung und Arbeit). Die Organisation und die Leistungen für Prävention und berufliche Neuorientierung werden weiterhin durch die Zentralbereiche vorgenommen. Die Kosten werden seit 1. Januar 2006 durch die einzelnen Segmente getragen und im Personalaufwand verbucht.

17 Finanzertrag

Mio. CHF	2006	2005
Finanzertrag Dritte	36,4	35,5
Finanzertrag Assoziierte Gesellschaften	0,7	0,7
Finanzertrag Aktionär	1,6	1,0
Finanz- und Beteiligungsertrag Übrige Beteiligungen	1,2	1,2
Anpassung Beteiligungsbuchwerte Assoziierte Gesellschaften	7,1	7,7
Übriger Finanzertrag	38,9	38,6
Finanzertrag	85,9	84,7

18 Finanzaufwand

Mio. CHF	2006	2005
Finanzaufwand Dritte	135,1	136,9
Anpassung Beteiligungsbuchwerte Assoziierte Gesellschaften	0,1	0,1
Übriger Finanzaufwand	31,6	24,6
Finanzaufwand	166,8	161,6

Der höhere übrige Finanzaufwand ist auf Währungseinflüsse zurückzuführen.

19 Steuern

Mio. CHF	2006	2005
Laufende Ertrags- und Kapitalsteuern	0,3	7,3
Latente Ertragssteuern	0,2	0,4
Steuern	0,5	7,7

Gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998 ist die SBB AG auch auf kantonaler Ebene steuerbefreit. Basierend auf dem Bundesgerichtsentscheid vom Dezember 2003 ist die SBB AG in Kantonen und Gemeinden auf nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften steuerpflichtig. Aufgrund der Erkenntnisse aus den erfolgten definitiven Steuerveranlagungen konnten bestehende Steuerabgrenzungen reduziert werden, was zum Rückgang des Steueraufwandes führte. Weitere Steueraufwendungen ergeben sich aus den von der SBB AG gehaltenen steuerpflichtigen Tochtergesellschaften.

20 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Kassa	47,0	43,6
Post	118,0	126,7
Banken	474,1	413,7
Festgelder	81,2	274,6
Transferkonten	-18,1	-10,8
Wertschriften	15,0	14,6
Flüssige Mittel	717,2	862,4

Die bisherigen Bestimmungen, dass die SBB AG einen grossen Teil ihrer Geldtransaktionen über die Eidgenössische Finanzverwaltung abzuwickeln hat, wurden aufgehoben.

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	682,0	575,5
gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	19,6	17,3
Wertberichtigungen	-40,1	-56,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	661,5	536,1

Die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten ist zurückzuführen auf hohe Fakturierungen in den Monaten November und Dezember 2006, auf einzelne grössere Einzelposten sowie auf eine Zunahme der Forderungsbestände bei den Tochtergesellschaften.

22 Andere Forderungen

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

23 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Warenvorräte	465,0	457,7
Angefangene Arbeiten	22,9	22,3
Wertberichtigungen	-176,3	-167,3
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	311,6	312,7

Der Bestand an Warenvorräten und angefangenen Arbeiten ist gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Bei den Warenvorräten ist der Bestand von Triebfahrzeugteilen leicht angestiegen. Die höheren Wertberichtigungen ergeben sich aufgrund der Gängigkeit der Lagerteile.

24 Finanzanlagen

	Wertpapiere des Anlage- vermögens	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Übrige Beteiligungen	Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	Langfristige Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	Total
Mio. CHF						
Anschaffungswerte						
Stand 1.1.2006	637,2	65,8	38,9	558,9	21,7	1 322,5
Bewertungsänderung	9,6	1,2	0,0	0,0	0,0	10,8
Zugänge	0,0	0,0	0,1	9,2	0,0	9,3
Abgänge	0,0	0,0	-0,3	-11,3	-1,7	-13,2
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	23,4	0,0	23,4
Stand 31.12.2006	646,8	67,1	38,7	580,2	20,1	1 352,8
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.2006	0,0	0,0	-7,1	-25,2	0,0	-32,2
Abgänge	0,0	0,0	0,3	0,6	0,0	0,9
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	-11,4	0,0	-11,4
Stand 31.12.2006	0,0	0,0	-6,8	-36,0	0,0	-42,8
Nettobuchwert 1.1.2006	637,2	65,8	31,8	533,7	21,7	1 290,3
Nettobuchwert 31.12.2006	646,8	67,1	31,9	544,2	20,1	1 310,1

Entwicklung Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

	Anteiliges Eigenkapital	Goodwill netto
Nettobuchwert 1.1.2006	65,8	0,0
Zugänge	0,0	
Erhaltene Dividenden	-5,8	
Anteile am Ergebnis	7,0	
Abschreibungen		0,0
Nettobuchwert 31.12.2006	67,1	0,0

Die langfristigen Forderungen gegenüber Dritten umfassen Hypotheken und Baukredite an die Eisenbahnerbaugenossenschaften. Die Zu- und Abgänge umfassen im Wesentlichen die Gewährung und Rückzahlung dieser Darlehen.

25 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. 2006	12 236,3	15 448,1	4 777,3	1 623,3	3 606,1	37 691,2	5 647,9	43 339,1
Fremdwährungsumrechnung	0,4	0,0	0,1	0,0	0,1	0,5	0,0	0,5
Investitionen	9,9	27,8	11,6	0,9	3,0	53,2	2 056,6	2 109,8
Änderung Konsolidierungskreis	-12,0	0,0	-1,0	0,0	-7,0	-19,9	-0,1	-20,0
Umbuchung von								
Anlagen im Bau zu Anlagen	813,0	740,6	349,1	7,2	299,2	2 209,1	-2 284,5	-75,3
Investitionsförderung	-39,2	-87,9	-44,5	0,0	-54,0	-225,6	0,0	-225,6
Abgänge Anlagen	-162,6	-122,4	-71,7	-23,5	-46,4	-426,5	-789,7	-1 216,2
Umbuchungen	3,6	6,4	-0,6	-27,3	-52,7	-70,6	-15,3	-85,9
Stand 31.12. 2006	12 849,4	16 012,7	5 020,3	1 580,7	3 748,4	39 211,5	4 614,9	43 826,4
davon Leasing	2 372,4					2 372,4		2 372,4
davon Renditeobjekte				90,3	46,8	137,1		137,1
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1.1. 2006	-6 834,2	-4 905,3	-3 430,2	-55,2	-1 621,1	-16 846,0	-892,0	-17 737,9
Fremdwährungsumrechnung	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Änderung Konsolidierungskreis	11,9	0,0	0,5	0,0	3,3	15,8	0,0	15,8
Zugänge	-446,4	-496,8	-183,9	-1,3	-83,7	-1 212,1	0,0	-1 212,1
Abgänge	153,0	89,4	65,7	0,0	31,7	339,8	892,0	1 231,8
Umbuchungen	0,0	-0,5	25,6	46,8	14,9	86,8	0,0	86,8
Stand 31.12. 2006	-7 115,9	-5 313,2	-3 522,2	-9,7	-1 655,0	-17 615,9	0,0	-17 615,9
davon Leasing	-965,9					-965,9		-965,9
davon Renditeobjekte				0,0	-10,4	-10,4		-10,4
Nettobuchwert 1.1. 2006	5 402,1	10 542,8	1 347,1	1 568,1	1 985,0	20 845,2	4 755,9	25 601,2
Nettobuchwert 31.12. 2006	5 733,6	10 699,5	1 498,1	1 571,0	2 093,4	21 595,6	4 614,9	26 210,5
davon Leasing	1 406,5					1 406,5		1 406,5
davon Renditeobjekte				90,3	36,4	126,7		126,7

Im Berichtsjahr wurden Zinsen in der Höhe von CHF 10,3 Mio. auf den Anlagen im Bau aktiviert.

Der Anstieg der Sachanlagen ist im Wesentlichen durch den Bau von Infrastrukturanlagen und die Beschaffung von Rollmaterial begründet.

Die Umbuchungen resultieren aus dem Projekt «Bereinigung Anlagerechnung», welches die Aufnahme und Wertbeurteilung sämtlicher Grundstücke und Liegenschaften zum Inhalt hatte. Aus der Neubeurteilung haben sich keine erfolgswirksamen Effekte auf die Jahresrechnung der SBB ergeben.

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

26 Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Anlagen in Bau	Total
Anschaffungswerte					
Stand 1.1.2006	25,9	189,6	351,8	0,0	567,3
Fremdwährungsumrechnung	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3
Zugänge	0,0	1,5	0,4	11,9	13,8
Investitionsförderung	0,0	0,0	-6,9	0,0	-6,9
Abgänge	-15,0	-0,4	-14,3	0,0	-29,6
Umbuchungen	0,0	0,6	73,0	0,0	73,6
Stand 31.12.2006	11,2	191,3	404,0	11,9	618,5
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2006	-24,3	-40,7	-245,0	0,0	-310,0
Fremdwährungsumrechnung	-0,3	0,0	0,0	0,0	-0,3
Zugänge	-0,6	-11,1	-57,3	0,0	-68,9
Abgänge	15,0	0,1	14,2	0,0	29,3
Umbuchungen	0,0	0,0	0,8	0,0	0,8
Stand 31.12.2006	-10,1	-51,7	-287,2	0,0	-349,1
Nettobuchwert 1.1.2006	1,7	148,9	106,8	0,0	257,4
Nettobuchwert 31.12.2006	1,1	139,6	116,8	11,9	269,4

Seit dem 1. August 2006 werden Anlagen im Bau, die immaterielle Anlagen betreffen (insbesondere Software), in den immateriellen Anlagen ausgewiesen.

27 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	12,0	44,0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	0,4	0,1
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten	123,9	192,0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	136,4	236,1

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten beinhalten eine 2007 auslaufende Obligationenanleihe der Kraftwerk Amsteg AG in der Höhe von CHF 50 Mio., welche aufgrund des Verfalls als kurzfristige Finanzverbindlichkeit gegenüber Dritten ausgewiesen wird. Im Vorjahr enthielt die Position eine im Jahr 2006 auslaufende Obligationenanleihe der Kraftwerk Amsteg AG in der Höhe von CHF 150 Mio. Diese wurde Anfang 2006 durch eine Neuanleihe abgelöst (vgl. Anmerkung 34.6).

28 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	680,0	686,6
gegenüber Bahngesellschaften	71,3	58,3
gegenüber Assoziierten Gesellschaften	0,2	0,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	751,5	745,7

29 Andere kurzfristige Verbindlichkeiten

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

30 Passive Rechnungsabgrenzungen

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Abgrenzung Fahrausweise	478,6	427,1
Abgrenzung Zinsaufwendungen	52,6	54,3
Übrige Abgrenzungen	659,2	634,1
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 190,5	1 115,5

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

31 Rückstellungen

Mio. CHF	31.12. 2006	31.12. 2005
Kurzfristige Rückstellungen	355,7	475,6
Langfristige Rückstellungen	414,6	1 803,8
Rückstellungen	770,4	2 279,5

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen FER 16	Vorsorge- verpflich- tungen Andere	Umwelt- altlasten	Sanierung Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruktu- rierung	Langfristige Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 31.12. 2005	1 333,0	3,3	80,3	246,2	126,2	110,9	2,8	376,6	2 279,5
Erstanwendung FER 16	-1 333,0	-2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 335,2
Bestand 1.1. 2006	0,0	1,1	80,3	246,2	126,2	110,9	2,8	376,6	944,3
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-1,2	-2,1
Bildung	0,0	0,4	0,0	0,0	19,9	22,9	0,3	137,4	180,9
Inanspruchnahme	0,0	-0,1	-3,8	-7,5	-24,6	-30,4	-0,1	-162,6	-229,1
Auflösung	0,0	-0,2	-1,1	0,0	-0,3	-63,5	0,0	-59,6	-124,7
Umbuchung	0,0	1,6	0,0	0,0	0,1	-3,4	0,0	2,7	1,0
Bestand 31.12. 2006	0,0	2,2	75,4	238,8	121,0	36,5	3,0	293,4	770,4

Per 1. Januar 2006 ist die überarbeitete Fachempfehlung Swiss GAAP FER 16 in Kraft gesetzt worden. Mit dem Inkrafttreten hat die SBB beschlossen, ab dem Jahr 2006 die statische Methode der Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen anzuwenden. Mit der erstmaligen Anwendung dieser Fachempfehlung wurde die bestehende Rückstellung von CHF 1335,2 Mio. in die übrigen Verbindlichkeiten als Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen umgebucht. Die Differenz der berechneten wirtschaftlichen Vorsorgeverpflichtung von CHF 4319,9 Mio. und der umgebuchten Rückstellung in der Höhe von CHF 2984,8 Mio. wurde in der Konzernrechnung offen dem Eigenkapital belastet (vgl. Anmerkung 0.2 «Änderungen im Ausweis», Abschnitt «Vorsorgeverpflichtungen nach Swiss GAAP FER 16»).

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393 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 Mio. zu verbuchen. Diesen Betrag überschreitende Aufwendungen werden durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung übernommen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2006 weitergeführt. Die entstandenen Kosten aus den getroffenen Massnahmen wurden der Rückstellung belastet.

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte die CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mia. ermittelt. In der Zwischenzeit hat sich diese Rückstellung durch die Verwendung für Verkäufe von Kraftwerken und Beteiligungen, Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 238,8 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 7,5 Mio. in Anspruch genommen.

Im Berichtsjahr konnten Überzeit- und Ferienguthaben in der Höhe von CHF 5,2 Mio. abgebaut werden. Treueprämien und Dienstaltersgeschenke werden im Zeitpunkt der Fälligkeit ausbezahlt oder abgegrenzt.

Für die Neupositionierung des Bereichs Rollmaterialservice bei Cargo mussten Rückstellungen in der Höhe von CHF 39,4 Mio. gebildet werden. Davon wurden über den übrigen Personalaufwand CHF 16,8 Mio. und über den sonstigen Betriebsaufwand CHF 22,6 Mio. verbucht. Im Vorjahr mussten für Restrukturierungsmassnahmen bei Cargo und Optimierungsprojekte beim Personenverkehr insgesamt Rückstellungen in der Höhe von CHF 94,7 Mio. gebildet werden. Die effektiven Kosten für diese Massnahmen sind erheblich tiefer ausgefallen als erwartet. Im Berichtsjahr konnten daher CHF 55,0 Mio. wieder aufgelöst werden.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle sowie weitere betriebswirtschaftlich notwendige Rückstellungen u. a. im Rollmaterialbereich. Aufgrund der laufenden Neu beurteilung konnten bestehende Rückstellungen für Flotten-sanierungen und Geschäfts- und Prozessrisiken in der Höhe CHF 42,9 Mio. aufgelöst werden.

32 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Bankverbindlichkeiten	658,5	478,6
Leasingverbindlichkeiten	3 069,0	3 110,5
Hypothekendarlehen	10,0	28,7
Obligationenanleihen	250,0	150,0
Personalkasse	1 440,1	1 472,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 427,6	5 240,1

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

Die Leasingverbindlichkeiten dienen der langfristigen Finanzierung von Rollmaterialbeschaffungen.

Das Hypothekendarlehen stammt aus der im Jahr 2004 in die SBB AG fusionierten BLI. Im Berichtsjahr ist eine weitere Festhypothek ausgelaufen und zurückbezahlt worden.

Die Obligationenanleihen betragen CHF 300 Mio. Aufgrund von Fälligkeiten sind im Berichtsjahr CHF 50 Mio. in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Vorjahr: CHF 150 Mio.) (vgl. Anmerkung 27).

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

33 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	224,3	213,2
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	8 225,8	7 878,1
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	4 319,9	0,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12 770,0	8 091,3

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Variabel verzinsliche Darlehen	2 358,9	2 146,8
Variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	5 862,0	5 726,5
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	4,8	4,8
Total	8 225,8	7 878,1

Die Investitionen in Bahn 2000 und in die AlpTransit-Zufahrten werden über Darlehen aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte finanziert. Mit dem neuen Finanzierungsmodell für Eisenbahngrossprojekte (FINIS) wurden im Jahr 2005 sämtliche bis 2004 verzinslichen Darlehen rückwirkend in variabel verzinsliche Darlehen umgewandelt. Der Zinssatz beträgt 0%.

Gemäss dem überarbeiteten Standard Swiss GAAP FER 16 wird die wirtschaftliche Vorsorgeverpflichtung neu unter der Position «Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16» ausgewiesen.

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen

Wirtschaftlicher Nutzen/ wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/ Unter- deckung	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation			Verände- rung zum Vorjahr	Auf die Periode ab- gegrenzte Beiträge	Erst- anwendung FER 16 über EK	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
		31.12. 2006	31.12. 2006	1.1. 2006				31.12. 2005	2006
Mio. CHF									
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,2	0,0	-3,2	-11,6
Vorsorgepläne mit Überdeckung ¹	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	0,0	-3,5	-3,5
Vorsorgepläne mit Unterdeckung	-1 849,7	-4 319,9	-4 319,9	-1 335,5	-2 984,4	-191,4	-2 984,4	-191,4	-308,7
Total	-1 849,7	-4 319,9	-4 319,9	-1 335,5	-2 984,4	-198,2	-2 984,4	-198,2	-323,9

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

Die wirtschaftliche Vorsorgeverpflichtung von CHF 4,3 Mia. setzt sich aus der Unterdeckung der Pensionskasse SBB, der Reduktion des technischen Zinssatzes auf 3,5 % sowie aus der für die nachhaltige Sanierung der Pensionskasse SBB erforderlichen Wertschwankungsreserve zusammen.

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkungen	31.12. 2006	31.12. 2005
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	27	136,4	236,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	32	5 427,6	5 240,1
Andere langfristige Verbindlichkeiten	33	12 770,0	8 091,3
./. Langfristige Erlösabgrenzungen		-140,1	-135,6
./. Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16		-4 319,9	0,0
Total Finanzverbindlichkeiten		13 873,9	13 431,9
./. Flüssige Mittel und Wertschriften		-1 364,0	-1 499,6
Nettoverschuldung		12 509,9	11 932,3
Veränderung gegenüber Vorjahr		577,6	681,5

Die Nettoverschuldung hat im Berichtsjahr um CHF 577,6 Mio. zugenommen. Die Zunahme umfasst dabei CHF 347,7 Mio. Mittelaufnahme für die Finanzierung von Infrastrukturanlagen beim Bund.

34 Gesetzliche Angaben

34.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter

Mio. CHF	31.12. 2006	31.12. 2005
Bürgschaften und Garantien	24,3	33,4
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Feste Abnahme- und Finanzierungsverpflichtungen	0,3	10,4
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	104,0	104,0
Übrige	13,4	27,9
Total	272,0	305,7

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

34.2 Verpfändete Aktiven

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Buchwert der verpfändeten Aktiven	90,6	4,0

Die verpfändeten Aktiven umfassen Fahrzeuge.

34.3 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen ihren Wiederbeschaffungs- oder Neuwerten.

34.4 Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Kurzfristige Verbindlichkeiten	0,3	0,1

34.5 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Fällig innerhalb eines Jahres	13,0	17,0
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	8,5	12,5
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	3,9	4,5
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,2	1,1
Fällig später als 4 Jahre	0,0	4,4
Total	26,5	39,5

34.6 Obligationenanleihen

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
4,375 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 1996 bis 2006	0,0	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
2,375 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2006 bis 2018	150,0	0,0
Total	300,0	300,0

35 Nahe stehende Personen

Der Bund hält 100% der Aktien der SBB AG. Der SBB Konzern hat im Berichtsjahr Abgeltungen im Umfang von CHF 1592,6 Mio. von seinem Aktionär erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2006	2005
Abschreibung Infrastruktur	855,5	844,2
Betriebsbeitrag Infrastruktur	355,9	355,1
Vorteilsanrechnung ZVV	-35,0	-35,0
Abgeltungen regionaler Personenverkehr	337,0	336,9
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur	65,4	96,3
Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr	13,8	11,1
Total	1 592,6	1 608,6

Betreffend Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verweisen wir auf die Aufstellung in Anmerkung 33.

36 Finanzinstrumente

In der zweiten Hälfte des Berichtsjahres ging die Tendenz fallender Zinsen zu Ende, worauf begonnen wurde, künftige Fälligkeiten vorsichtig partiell abzusichern.

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

Mio. CHF	Kontraktwerte	31.12.2006		Kontraktwerte	31.12.2005	
		Wiederbeschaffungswerte positiv	Wiederbeschaffungswerte negativ		Wiederbeschaffungswerte positiv	Wiederbeschaffungswerte negativ
Währungen	53,4	0,8	0,3	81,8	0,8	1,8
Zinsen	1 256,0	7,9	6,1	953,2	4,5	11,1
Total	1 309,4	8,7	6,4	1 035,0	5,3	12,9

Die Zunahme der derivativen Finanzinstrumente für Zinsen dokumentiert den Abschluss verschiedener neuer Zinsabsicherungsgeschäfte. Diese stehen mehrheitlich im Zusammenhang mit dem Zinsfälligkeitsexposure aus langfristigen Verbindlichkeiten (CHF 533 Mio. aus US-Leases im April 2007) und mit der variablen Verzinsung der Personalsparkasseneinlagen mit entsprechendem Aufwärtsdruck. Der Rückgang der Währungsinstrumente resultiert aus der Abnahme von Beschaffungsverträgen in Fremdwährung mit den dazugehörigen Absicherungsgeschäften.

37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Keine.

38 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 120 und 121.

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 141,0 Mio.
2004	CHF 160,0 Mio.
2005	CHF 190,0 Mio.
2006	CHF 192,0 Mio.

Die Ausgleichszahlung zugunsten der Division Infrastruktur für das Geschäftsjahr 2006 wird durch den Bereich Immobilien (CHF 122,0 Mio.) und die Zentralbereiche (CHF 70,0 Mio.) geleistet. Die Ausgleichszahlung der Zentralbereiche von CHF 70,0 Mio. entspricht den Zinseinnahmen auf dem Fremdkapital aus der Eröffnungsbilanz, welche der Bereich Immobilien an die Zentralbereiche entrichtet.

Segmentinformation Konzernerfolgsrechnung SBB: Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien, Zentralbereiche.

Erfolgsrechnungen für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	2006	2005	2006	2005
Betriebsertrag				
Verkehrserträge ¹	2 307,4	2 230,9	1 005,9	991,2
Abgeltungen	552,1	540,3	13,8	11,1
Mieterträge Liegenschaften	5,1	5,1	3,4	3,6
Nebenerträge	706,8	702,4	152,8	166,3
Übrige Erträge	20,6	10,2	7,8	5,9
Eigenleistungen	142,2	148,3	62,1	64,3
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	0,0	0,0	0,0	0,0
Ertragsminderungen	-122,8	-113,6	-17,4	-16,0
Umlage Zentralbereiche	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Betriebsertrag	3 611,4	3 523,7	1 228,5	1 226,5
Betriebsaufwand				
Materialaufwand	-246,5	-240,9	-129,5	-122,3
Personalaufwand ³	-1 299,8	-1 343,7	-495,7	-618,4
Sonstiger Betriebsaufwand ²	-1 344,3	-1 341,2	-513,3	-537,4
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	-411,6	-402,3	-97,5	-88,6
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-17,8	-17,3	-5,4	-7,3
Umlage Zentralbereiche	-45,3	-45,6	-16,8	-18,9
Total Betriebsaufwand	-3 365,2	-3 391,0	-1 258,2	-1 392,9
Betriebsergebnis	246,2	132,7	-29,6	-166,4
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	3,8	0,7	0,4	8,0
Projekt «Chance»	0,0	0,0	0,0	0,0
EBIT	250,0	133,4	-29,2	-158,4
Finanzertrag	18,7	17,9	12,5	7,8
Finanzaufwand	-67,2	-67,8	-17,9	-12,2
Umlage Zentralbereiche	-5,2	-4,7	-1,9	-1,9
Gewinn/Verlust vor Steuern	196,4	78,8	-36,5	-164,7
Steuern	-0,8	-0,4	-0,8	-1,1
Ausgleichszahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Minderheitsanteile	-1,9	0,2	0,0	0,0
Konzerngewinn/-verlust	193,7	78,6	-37,3	-165,7
¹ davon Infrastrukturbenützung	2,4	2,8	0,0	0,0
² davon Trassengebühren	-487,7	-482,5	-208,2	-180,1

³ 2005: inkl. CHF 94,0 Mio. Zuweisung Rückstellung FER 16.

	Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
	710,6	676,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-745,1	-727,5	3 278,8	3 170,8
	65,4	96,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	631,3	647,7
	2,2	2,2	421,0	443,4	1,2	1,1	-115,6	-146,8	317,4	308,6
	625,0	665,2	127,1	100,0	377,6	435,1	-799,1	-884,4	1 190,3	1 184,6
	5,9	1,8	3,7	1,1	7,0	7,7	-13,3	-9,8	31,7	17,0
	446,2	421,9	4,7	4,9	3,3	5,7	25,7	28,7	684,2	673,9
	1 211,4	1 199,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 211,4	1 199,3
	-1,2	0,2	-0,2	-1,3	-0,3	-0,2	13,5	16,8	-128,4	-114,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	108,8	112,8	-108,8	-112,8	0,0	0,0
	3 065,5	3 063,0	556,4	548,2	497,6	562,1	-1 742,7	-1 835,8	7 216,8	7 087,8
	-234,3	-209,7	-9,2	-6,4	-0,5	-0,4	36,5	37,2	-583,4	-542,6
	-1 113,1	-1 051,1	-90,6	-87,4	-209,5	-263,8	88,6	80,9	-3 120,0	-3 283,4
	-961,1	-879,9	-185,0	-168,0	-287,2	-356,1	1 507,3	1 592,4	-1 783,6	-1 690,1
	-588,3	-510,0	-58,6	-84,2	4,2	-27,1	0,0	0,1	-1 152,0	-1 112,1
	-218,0	-523,5	-23,2	-26,4	-24,6	-15,8	5,7	17,5	-283,2	-572,7
	-41,8	-43,1	-5,0	-5,2	0,0	0,0	108,8	112,8	0,0	0,0
	-3 156,5	-3 217,3	-371,6	-377,5	-517,7	-663,1	1 747,0	1 840,9	-6 922,2	-7 201,0
	-91,0	-154,2	184,8	170,7	-20,1	-101,0	4,3	5,1	294,6	-113,2
	-0,1	3,1	45,0	49,0	0,1	0,3	0,0	0,2	49,2	61,3
	0,0	-6,7	0,0	0,0	0,0	-20,7	0,0	0,0	0,0	-27,4
	-91,1	-157,9	229,8	219,6	-20,0	-121,3	4,3	5,3	343,8	-79,2
	10,9	11,1	1,4	1,1	212,5	208,2	-170,1	-161,5	85,9	84,7
	-19,5	-20,7	-77,7	-80,8	-154,5	-142,0	169,8	161,8	-166,8	-161,6
	-4,8	-4,4	-0,6	-0,5	12,4	11,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	-104,4	-171,9	153,0	139,5	50,4	-43,5	4,0	5,6	262,9	-156,2
	4,7	-0,4	-3,2	-4,5	-0,4	-1,4	0,0	0,0	-0,5	-7,7
	192,0	190,0	-122,0	-114,0	-70,0	-76,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	-0,5	-0,4	0,0	0,0	-0,6	-2,2	0,0	0,0	-3,0	-2,4
	91,8	17,4	27,8	21,0	-20,5	-123,2	4,0	5,6	259,4	-166,3
	663,5	639,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-611,6	-593,5	54,2	48,3
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	611,1	593,5	-84,8	-69,2

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Aktiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	271,4	207,5	53,0	96,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	327,9	292,7	184,8	204,3
Andere Forderungen	152,0	66,1	73,4	76,9
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	111,4	115,2	60,7	56,9
Aktive Rechnungsabgrenzungen	276,1	275,1	49,1	51,7
Total Umlaufvermögen	1 138,8	956,7	421,0	486,2
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	5,0	4,9	13,4	12,8
Sachanlagen	4 960,3	4 611,1	860,7	829,7
Anlagen im Bau Sachanlagen	571,5	788,8	35,2	62,9
Immaterielle Anlagen	101,3	89,6	19,9	14,1
Total Anlagevermögen	5 638,0	5 494,5	929,2	919,5
Total Aktiven	6 776,9	6 451,2	1 350,2	1 405,7

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB		
31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006
19,9	15,5	30,2	20,8	342,8	522,2	0,0	0,0	717,2		862,4
268,6	189,6	25,5	53,3	95,4	119,0	-240,7	-322,7	661,5		536,1
129,2	331,1	19,3	19,8	619,3	595,8	-790,7	-904,1	202,6		185,7
140,5	141,6	4,2	4,4	0,3	0,2	-5,4	-5,6	311,6		312,7
71,1	74,1	11,6	10,7	66,8	86,4	-89,8	-102,6	385,0		395,4
629,2	751,9	90,8	109,0	1 124,6	1 323,5	-1 126,5	-1 335,0	2 277,9		2 292,3
55,4	55,2	11,0	11,0	6 497,5	6 335,3	-5 272,3	-5 129,0	1 310,1		1 290,3
12 831,3	12 610,6	2 935,3	2 788,3	8,1	5,6	0,0	0,0	21 595,6		20 845,2
3 656,2	3 519,8	330,4	366,4	21,6	18,0	0,0	0,0	4 614,9		4 755,9
118,5	119,8	4,9	3,6	24,8	30,2	0,0	0,0	269,4		257,4
16 661,5	16 305,4	3 281,6	3 169,3	6 552,0	6 389,2	-5 272,3	-5 129,0	27 790,0		27 148,8
17 290,7	17 057,3	3 372,3	3 278,2	7 676,6	7 712,7	-6 398,8	-6 464,0	30 067,9		29 441,1

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Passiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
Fremdkapital				
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	11,2	50,2	160,0	175,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	335,8	273,3	88,5	123,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	135,6	135,8	66,2	72,3
Passive Rechnungsabgrenzungen	922,4	851,8	88,5	92,0
Kurzfristige Rückstellungen	70,8	95,2	44,4	116,0
Total kurzfristiges Fremdkapital	1 475,8	1 406,3	447,6	578,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	133,4	71,1	0,0	0,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	2 008,4	1 956,2	344,6	240,6
Langfristige Rückstellungen	12,7	66,8	36,8	27,6
Total langfristiges Fremdkapital	2 154,5	2 094,1	381,4	268,7
Total Fremdkapital	3 630,2	3 500,4	829,0	847,5
Eigenkapital				
Gesellschaftskapital	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Kapitalreserven	575,4	575,4	2,2	2,2
Gewinnreserven vor Konzerngewinn/-verlust	610,5	531,5	-166,7	-1,3
Konzerngewinn/-verlust	193,7	78,6	-37,3	-165,7
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile	3 089,6	2 895,5	521,2	558,2
Minderheitsanteile	57,1	55,3	0,0	0,0
Total Eigenkapital	3 146,6	2 950,8	521,2	558,2
Total Passiven	6 776,9	6 451,2	1 350,2	1 405,7

	Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
	89,3	212,8	350,2	261,0	168,3	245,1	-642,6	-708,0	136,4	236,1
	413,8	522,2	54,1	64,1	56,0	55,6	-196,7	-293,1	751,5	745,7
	44,9	63,2	13,6	24,4	23,6	24,2	-148,3	-196,5	135,6	123,4
	130,3	144,4	38,5	43,9	150,2	121,2	-139,6	-137,9	1 190,5	1 115,5
	71,3	75,3	2,1	2,1	168,8	187,0	-1,5	0,0	355,7	475,6
	749,6	1 017,8	458,5	395,6	566,8	633,1	-1 128,7	-1 335,4	2 569,6	2 696,3
	305,0	217,0	10,0	28,7	4 979,2	4 922,9	0,0	0,0	5 427,6	5 240,1
	8 216,7	7 854,4	2 184,2	2 195,7	4 378,6	63,6	-4 362,5	-4 219,2	12 770,0	8 091,3
	290,5	310,5	22,6	9,4	61,2	1 396,5	-9,2	-7,0	414,6	1 803,8
	8 812,2	8 381,9	2 216,8	2 233,8	9 419,1	6 383,0	-4 371,7	-4 226,2	18 612,2	15 135,2
	9 561,8	9 399,7	2 675,3	2 629,3	9 985,9	7 016,1	-5 500,3	-5 561,6	21 181,9	17 831,5
	6 530,0	6 530,0	500,0	500,0	260,0	260,0	-723,0	-723,0	9 000,0	9 000,0
	565,4	565,4	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1	2 069,1
	529,2	532,3	45,7	4,3	-3 356,4	-248,3	-179,4	-185,0	-2 517,2	633,5
	91,8	17,4	27,8	21,0	-20,5	-123,2	4,0	5,6	259,4	-166,3
	7 716,3	7 645,2	697,1	648,9	-2 314,5	691,0	-898,4	-902,4	8 811,3	11 536,3
	12,6	12,4	0,0	0,0	5,2	5,5	0,0	0,0	74,8	73,3
	7 728,9	7 657,6	697,1	648,9	-2 309,3	696,6	-898,4	-902,4	8 886,1	11 609,6
	17 290,7	17 057,3	3 372,3	3 278,2	7 676,6	7 712,7	-6 398,8	-6 464,0	30 067,9	29 441,1

Beteiligungsverzeichnis SBB. Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2006	Beteiligung SBB % 31.12.2005	Seg
Personenverkehr und Tourismus						
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
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
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG, Romanshorn	CHF	4,60	0,00	0,00	97,39	V P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V P
RailAway GmbH, Stuttgart	EUR	0,03	0,03	86,00	86,00	V P
RégionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00	V P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	3,52	67,00	67,00	V P
STC Switzerland Travel Centre Ltd. London	GBP	0,05	0,03	67,00	67,00	V P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q P
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
e-domizil AG, Zürich	CHF	0,10	0,03	33,50	33,50	E P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,80	0,21	26,00	26,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00	E P
Rheinalp GmbH, Freiburg i.Br.	EUR	0,03	0,01	50,00	0,00	E P
Güterverkehr 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, Duisburg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V G
RAlpin 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
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
Liegenschaften und Parking						
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
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2006	Beteiligung SBB % 31.12.2005	Seg
Diverses						
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	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
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
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	0,00	E I

Die Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechtsanteilen.

Erfassung

Seg = Segment

V = Voll konsolidiert

E = Mittels Equity-Methode erfasst

Q = Quotenkonsolidiert

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 Konzernrechnung (Konzernerfolgsrechnung, Konzernbilanz, Konzernmittelflussrechnung, Konzern-eigenkapitalnachweis und Anhang zur Konzernrechnung/Seiten 89 bis 121) der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2006 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Konzernrechnung 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 Schweizer Prüfungsstandards, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Konzernrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Konzernrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsent-scheide 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 Konzernrechnung 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 Konzernrechnung 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, 23. März 2007
Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Mandatsleiter)

Alessandro Miolo

dipl. Wirtschaftsprüfer

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2006	2005
Betriebsertag			
Verkehrserträge	1	2 348,3	2 285,5
Abgeltungen	2	447,7	479,7
Mieterträge Liegenschaften		330,7	324,0
Nebenerträge	3	1 192,3	1 202,3
Übrige Erträge		39,4	28,2
Eigenleistungen		609,1	594,9
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	4	1 211,4	1 199,3
Ertragsminderungen		-100,7	-92,3
Total Betriebsertrag		6 078,2	6 021,6
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-456,3	-418,2
Personalaufwand	5	-2 456,3	-2 389,7
Sonstiger Betriebsaufwand	6	-1 627,0	-1 561,1
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen		-1 031,6	-1 149,4
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		-274,7	-570,2
Total Betriebsaufwand		-5 846,0	-6 088,6
Betriebsergebnis		232,3	-67,0
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen		46,9	53,8
Projekt «Chance» ¹		0,0	-27,4
Ausserordentliche Zuweisung zu den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ²		-2 985,0	-94,0
EBIT		-2 705,8	-134,6
Finanzertrag		102,4	99,2
Finanzaufwand		-142,5	-139,6
Verlust vor Steuern		-2 745,9	-175,0
Steuern		1,9	-4,5
Jahresverlust	7	-2 744,0	-179,5

1 Die Aufwendungen zum Projekt «Chance» werden ab dem Jahr 2006 im Personalaufwand ausgewiesen.

2 Vergleiche dazu den Kommentar in Anmerkung 0.2.

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2006	31.12.2005
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		523,2	588,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	530,5	426,5
Andere Forderungen		349,3	364,0
Warenvorräte und angefangene Arbeiten		251,6	257,7
Aktive Rechnungsabgrenzungen		359,9	375,3
Total Umlaufvermögen		2 014,6	2 011,5
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	9	2 855,9	2 758,2
Sachanlagen		19 748,5	19 213,9
Anlagen im Bau Sachanlagen		4 417,3	4 388,1
Immaterielle Anlagen		241,0	236,6
Total Anlagevermögen		27 262,7	26 596,9
Total Aktiven		29 277,3	28 608,4

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12. 2006	31.12. 2005
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		73,4	27,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	680,5	639,1
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		103,3	104,8
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 108,1	1 039,5
Kurzfristige Rückstellungen	11	300,9	346,8
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 266,3	2 158,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12	4 989,2	4 951,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	12 579,4	7 911,2
Langfristige Rückstellungen	11	742,0	2 143,2
Total langfristiges Fremdkapital		18 310,6	15 006,0
Total Fremdkapital		20 576,9	17 164,0
Eigenkapital			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven		2 000,0	2 000,0
Reserve EBG 64		502,2	518,3
Bilanzverlust	14		
Verlust-/Gewinnvortrag		-57,8	105,7
Jahresverlust		-2 744,0	-179,5
Total Eigenkapital		8 700,4	11 444,4
Total Passiven		29 277,3	28 608,4

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG. Anmerkungen zur Jahresrechnung.

0 Allgemeine Anmerkungen

0.1 Allgemeines

Die für die Jahresrechnung der SBB AG angewandten Grundsätze der Rechnungslegung erfüllen die Vorschriften des schweizerischen Aktienrechts (OR). Eine gleichzeitige Erfüllung der Rechnungslegungsgrundsätze nach Swiss GAAP FER wie in den Vorjahren ist nicht mehr möglich, da unter Swiss GAAP FER Ausweispflichten bestehen, die unter OR nicht zugelassen sind.

0.2 Vorsorgeverpflichtungen

Die Höhe der Vorsorgeverpflichtungen wurden analog den Vorschriften Swiss GAAP FER 16 auch für den Einzelabschluss der SBB AG berechnet. Die wirtschaftliche Vorsorgeverpflichtung gegenüber der Pensionskasse SBB setzt sich aus der Unterdeckung der Pensionskasse SBB, der Reduktion des technischen Zinssatzes von 4,0% auf 3,5% sowie aus einer für die nachhaltige Sanierung der Pensionskasse SBB erforderlichen Wertschwankungsreserve (15%) zusammen und beträgt CHF 4,3 Mia. Der Ausweis erfolgt in der Bilanz als Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen. Der Differenzbetrag von rund CHF 3 Mia. zu der bestehenden Rückstellung von 1,3 Mia. wurde gemäss den Bestimmungen des Obligationenrechts als ausserordentlicher Aufwand über die Erfolgsrechnung verbucht.

0.3 Einführung neuer Finanzprozess bei Anlagen im Bau

Per 1. August 2006 wurde ein neuer Finanzprozess im Bereich Anlagen im Bau eingeführt. Die in der Jahresrechnung 2006 ausgewiesenen, nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen von CHF 274,7 Mio. (Vorjahr: CHF 570,2 Mio.) umfassen im Berichtsjahr nur 7 Monate und sind daher mit dem Vorjahr nicht vergleichbar. Seit dem Umstellungszeitpunkt werden die nicht aktivierbaren Aufwendungen aufwandartengerecht in den Positionen «Materialaufwand» und «Sonstiger Betriebsaufwand» bzw. als Minderung der Eigenleistungen verbucht. Der neue Prozess führte gleichzeitig zu einer Ablösung der bisherigen Pauschalwertberichtigung auf Anlagen im Bau hin zu einer konsequenten Einzelbeurteilung der Investitionsprojekte. Aus der Neubeurteilung der Anlagen im Bau von brutto rund CHF 4,8 Mia. ergab sich ein positiver Erfolgseffekt in der Höhe von lediglich CHF 18,6 Mio.

0.4 Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten in den Jahren 2006 und 2005 Zahlungen an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von je CHF 35,0 Mio. Diese Beträge stehen in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und werden gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abteilungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und an den ZVV weitergeleitet.

0.5 Sanierung Energiebereich

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte die CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mia. ermittelt. In der Zwischenzeit hat sich diese Rückstellung durch die Verwendung für Verkäufe von Kraftwerken und Beteiligungen, Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 613,3 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 19,4 Mio. in Anspruch genommen.

0.6 Umweltaltlasten

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393 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 Mio. zu verbuchen. Diesen Betrag überschreitende Aufwendungen werden durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung übernommen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2006 weitergeführt. Die entstandenen Kosten aus den getroffenen Massnahmen in der Höhe von CHF 3,8 Mio. wurden der Rückstellung belastet, womit diese noch CHF 72,8 Mio. beträgt.

0.7 Steuern

Gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998 ist die SBB AG auch auf kantonaler Ebene steuerbefreit. Basierend auf dem Bundesgerichtsentscheid vom Dezember 2003 ist die SBB AG in Kantonen und Gemeinden auf nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften steuerpflichtig. Aufgrund der Erkenntnisse aus den erfolgten definitiven Steueranforderungen konnten die bestehenden Steuerabgrenzungen um CHF 33,0 Mio. reduziert werden.

Detailangaben zu Bilanz und Erfolgsrechnung.

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2006	2005
Personenverkehr	1 958,5	1 917,3
Betriebsleistungen	144,6	151,5
Infrastruktur	245,1	216,7
Verkehrserträge	2 348,3	2 285,5

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2006	2005
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	239,1	240,6
Kantone	143,1	142,7
Beiträge Dritter	0,1	0,1
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	382,3	383,4
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	46,8	43,5
für übrigen Güterverkehr	18,6	52,7
Total Trassenpreissubventionen	65,4	96,3
Abgeltungen	447,7	479,7

3 Nebenerträge

Mio. CHF	2006	2005
Dienstleistungen	454,2	422,0
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	94,2	61,3
Erträge aus Vermietungen	80,0	45,5
Energieverkäufe	97,7	71,6
Geldwechsel	39,9	38,2
Provisionen, Kommissionen	83,4	73,8
Drucksachen- und Materialverkäufe	61,2	54,2
Kostenbeteiligungen, Beiträge	219,1	372,2
Übrige Nebenerträge	62,7	63,5
Nebenerträge	1 192,3	1 202,3

4 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2006	2005
Abschreibung Infrastruktur	855,5	844,2
Betriebsbeitrag Infrastruktur	355,9	355,1
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 211,4	1 199,3

5 Personalaufwand

Mio. CHF	2006	2005
Lohnaufwand	2 041,9	1 980,5
Sozialversicherungsaufwand	298,0	313,8
Personalaufwand NOA ¹	29,5	0,0
Übriger Personalaufwand	87,0	95,4
Personalaufwand	2 456,3	2 389,7

1 Die Aufwendungen NOA (Neuorientierung und Arbeit) wurden in den Vorjahren als separate Zeile in der Erfolgsrechnung ausgewiesen («Projekt Chance»).

6 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2006	2005
Miete von Anlagen	34,8	31,9
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	339,5	277,4
Fahrzeugaufwand	104,5	111,4
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	42,1	66,4
Energie- und Entsorgungsaufwand	212,9	188,9
Verwaltungs- und Informatikaufwand	273,8	260,7
Werbeaufwand	46,4	43,2
Übriger Betriebsaufwand	380,5	376,9
Betriebsleistungsaufwand	143,2	143,1
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	49,3	61,2
Sonstiger Betriebsaufwand	1 627,0	1 561,1

7 Jahresverlust

Mio. CHF	2006	2005
Jahresgewinn/-verlust aus abgeltungsberechtigten Sparten gemäss Art. 64 EBG		
Infrastruktur	88,2	2,0
Regionaler Personenverkehr (RPV)	23,9	-18,0
Jahresverlust aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	-2 856,1	-163,5
Jahresverlust	-2 744,0	-179,5

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	490,7	407,4
gegenüber Konzerngesellschaften	72,8	68,7
gegenüber Assoziierten Gesellschaften	1,8	2,0
Wertberichtigungen	-34,8	-51,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	530,5	426,5

9 Finanzanlagen

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Wertschriften des Anlagevermögens	646,7	637,1
Beteiligungen ¹	894,7	929,4
Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	543,3	532,8
Langfristige Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	751,6	639,7
Langfristige Forderungen gegenüber Assoziierten Gesellschaften	19,6	19,3
Finanzanlagen	2 855,9	2 758,2

¹ Die Beteiligungen der SBB AG gehen aus dem Beteiligungsverzeichnis unter Anmerkung 15.4 hervor.

10 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	646,8	610,9
gegenüber Konzerngesellschaften	33,6	27,6
gegenüber Assoziierten Gesellschaften	0,2	0,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	680,5	639,1

11 Rückstellungen**Rückstellungen nach Fristigkeiten**

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Kurzfristige Rückstellungen	300,9	346,8
Langfristige Rückstellungen	742,0	2 143,2
Rückstellungen	1 042,9	2 490,1

Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Vorsorgeverpflichtungen	0,0	1 333,0
Umweltaltlasten	72,8	76,6
Sanierung Energiebereich	613,3	632,7
Ferien/Überzeit	90,9	93,9
Restrukturierung	8,8	32,9
übrige Rückstellungen	257,1	320,9
Rückstellungen	1 042,9	2 490,1

12 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Bankverbindlichkeiten	470,1	342,7
Leasingverbindlichkeiten	3 069,0	3 107,9
Hypothekerverbindlichkeiten	10,0	28,7
Personalkasse	1 440,1	1 472,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	4 989,2	4 951,6

13 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	158,2	147,1
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	8 103,2	7 764,1
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ¹	4 318,0	0,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12 579,4	7 911,2

1 Vgl. Anmerkung 0.2 «Vorsorgeverpflichtungen» sowie auf die Erläuterungen zu den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen im Konzernbericht.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Bundesdarlehen	1 231,1	1 231,1
Grundbedarf	1 010,1	806,5
Total variabel verzinsliche Darlehen	2 241,2	2 037,6
Darlehen Bahn 2000	5 742,2	5 640,0
Darlehen AlpTransit-Zufahrten	119,8	86,5
Total variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	5 862,0	5 726,5
Total	8 103,2	7 764,1

Nettoverschuldung

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	73,4	27,8
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12 4 989,2	4 951,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13 12 579,4	7 911,2
./. Langfristige Erlösabgrenzungen	-140,1	-135,6
./. Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen	-4 318,0	0,0
Total Finanzverbindlichkeiten	13 183,9	12 755,0
./. Flüssige Mittel und Wertschriften	-1 170,0	-1 225,2
Nettoverschuldung	12 013,9	11 529,8
Veränderung gegenüber Vorjahr	484,1	568,0

14 Bilanzverlust

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Verlust-/Gewinnvortrag		
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	-57,8	105,7
Total Verlust-/Gewinnvortrag	-57,8	105,7
Jahresgewinn/-verlust		
nach Art. 64 EBG zweckgebunden	112,1	-16,0
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	-2 856,1	-163,5
Total Jahresverlust	-2 744,0	-179,5
Total Bilanzverlust vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG	-2 801,8	-73,8

15 Gesetzliche Angaben**15.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter**

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Bürgschaften und Garantien	217,2	226,1
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Feste Abnahme- und Finanzierungsverpflichtungen	0,0	9,5
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Andere	11,5	13,8
Total	505,9	526,6

15.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen ihren Wiederbeschaffungs- oder Neuwerten.

15.3 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
fällig innerhalb eines Jahres	12,7	12,6
fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	8,2	8,5
fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	3,7	3,7
fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,1	0,4
fällig später als 4 Jahre	0,0	3,8
Total	25,7	29,0

15.4 Wesentliche Beteiligungen

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2006	Beteiligung SBB % 31.12.2005
Personenverkehr und Tourismus					
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG, Romanshorn	CHF	4,60	0,00	0,00	97,39
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
RégionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	3,52	67,00	67,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,80	0,21	26,00	26,00
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg i.Br.	EUR	0,03	0,01	50,00	0,00
Güterverkehr und Spedition					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00
Kraftwerke					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Liegenschaften und Parking					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Frigosuisse Immobilien AG, Basel	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Diverses					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
RailLink AG, Bern	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	25,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	0,00

Die Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechtsanteilen.

Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzergebnisses.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2006 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31.12. 2006	31.12. 2005
Jahresverlust	-2 744,0	-179,5
Verlust-/Gewinnvortrag Vorjahr	-57,8	105,7
Bilanzverlust vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG	-2 801,8	-73,8
an bzw. aus Reserve gemäss Art. 64 EBG		
– Personenverkehr	-23,9	18,0
– Personenverkehr (Nachtrag aus dem Jahr 2005)	-0,8	0,0
– Infrastruktur	-88,2	-2,0
Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung	-2 914,7	-57,8
Vortrag auf neue Rechnung	-2 914,7	-57,8

Bericht der Revisionsstelle.

An die Generalversammlung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern. Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz, Mittelflussrechnung und Anhang zur Jahresrechnung/Seiten 123 bis 133) der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2006 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 Schweizer Prüfungsstandards, 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 Bewertungsent-scheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung per 31. Dezember 2006 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes (EBG) geprüft und mit Bericht vom 2. März 2007 genehmigt.

Bern, 23. März 2007
Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Mandatsleiter)

Alessandro Miolo

dipl. Wirtschaftsprüfer

