





Inhalt.

Kennzahlen	U3
Konzernberichterstattung	4
Insgesamt war die SBB 2007 gut unterwegs und erbrachte Rekordleistungen. Der Güterverkehr schrieb grosse Verluste. Konzernergebnis: CHF 80,4 Mio.	
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentliche Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
27 438 Mitarbeitende arbeiteten 2007 für die SBB. Nie war die Leistung pro Mitarbeiter höher als im letzten Jahr.	
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Die Sanierung der PK SBB ist nach wie vor ungelöst. Der Deckungsgrad verschlechterte sich auf 92,4 %.	
Personenverkehr	36
306,7 Mio. Menschen reisten mit der SBB, 7,6 % mehr als im Vorjahr. Segmentergebnis: CHF 193 Mio.	
Güterverkehr	46
SBB Cargo steigerte die Leistung um 8,3 %. Gleichzeitig stieg der operative Verlust auf CHF –87,9 Mio. Segmentergebnis: CHF –190,4 Mio.	
Infrastruktur	56
Die Auslastung des SBB-Netzes stieg um 1,8 % auf 154,7 Mio. Trassenkilometer. Segmentergebnis: CHF 32,2 Mio.	
Immobilien	66
Die SBB zählt schweizweit zu den bedeutendsten Immobilieneigentümern. Segmentergebnis: CHF 32,6 Mio.	
Corporate Governance	76
Jahreschronik 2007	87
Finanzbericht	91
Organigramm	U4

SBB Konzern

Mio. CHF	2007	2006
Personenverkehrsertrag	2 321,0	2 159,7
Güterverkehrsertrag	1 033,9	972,7
Betriebsergebnis/EBIT	226,0	343,8
Konzerngewinn	80,4	259,4
Bilanzsumme	30 592,7	30 067,9
Eigenkapital	8 966,8	8 886,1

Leistungszahlen

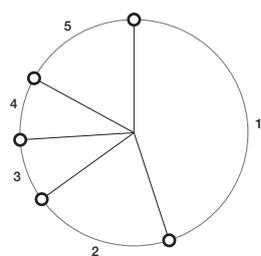
	2007	2006
Beförderte Personen [Mio.]	306,7	285,1
Personenkilometer [Mio.]	15 134,0	14 267,0
Generalabonnemente ¹	344 542,0	316 731,0
Halbtaxabonnemente ¹	2 124 650,0	2 051 922,0
Tonnenkilometer [Mio.]	13 368,1	12 344,4
Trassenkilometer [Mio.] ²	154,7	152,0
Durchschnittlicher Personalbestand	27 438,0	27 933,0

1 Ende Jahr im Umlauf

2 Normalspurstrecken

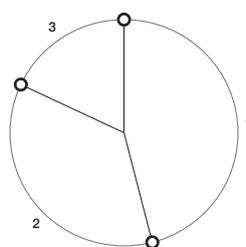
Der SBB-Franken

Betriebsertrag: Woher er kommt



1 Verkehrsertrag 45 Rp.
 2 Andere Erträge 20 Rp.
 3 Eigenleistungen 9 Rp.
 4 Abgeltungen 9 Rp.
 5 Bundesleistungen
 Infrastruktur 17 Rp.

Betriebsaufwand: Wohin er geht



1 Personalaufwand 46 Rp.
 2 Übriger Aufwand 36 Rp.
 3 Abschreibungen/
 Nicht aktivierbare
 Investitionen 18 Rp.

Der Wunsch von Ursula Venosta (52) aus Gland VD,
Verkaufsdelegierte von Austrian Airlines für die Westschweiz.

«Natürlich fliege ich gerne. Aber ich reise auch immer wieder mit der SBB – geschäftlich und in der Freizeit. Weil ich erst um 9 Uhr mit dem Zug fahre, finde ich immer einen Platz. Wenn ich geschäftlich unterwegs bin, vermisse ich in den 2.-Klass-Abteilen auch Steckdosen für meinen Laptop. Und oft fehlt das Wägeli mit Erfrischungen und Snacks, wie das beim Fliegen halt zum Standard gehört. Und was ich auch bedaure: Dass es das Pauschalbillett für die Zugreise zum Flughafen nicht mehr gibt. Das war nicht nur günstig, sondern auch sehr bequem. Noch etwas: Die Lautsprecherdurchsagen in den Zügen und an den Bahnhöfen sind oft unverständlich, und Englisch fehlt oft ganz. In letzter Zeit ist es allerdings etwas besser geworden. Aber die Bahn hat auch Vorteile: Ich reise direkt von der City in die City. Und ich verliere keine Zeit für umständliche Sicherheitschecks am Flughafen. Das schätze ich sehr.»

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Wie die SBB Wünsche erfüllt

SBB Personenverkehr unternimmt grosse Anstrengungen, um genügend Kapazitäten während der Hauptverkehrszeiten bereitzustellen. Wo immer möglich, werden Züge verstärkt und Doppelführungen angeordnet. Parallel dazu werden vermehrt Anreize geschaffen, dass Kundinnen und Kunden die Bahn ausserhalb der Stosszeiten benützen. Die Einführung der 9-Uhr-Tageskarte ist da ein Schritt unter mehreren.

Zu den steigenden Ansprüchen an den Reisekomfort gehört auch der Wunsch nach mehr Steckdosen in den Zügen. Heute hat es in den Businessabteilungen der ICN, der EW IV und der IC 2000 Anschlüsse für Laptops. Bis 2010 sollen auch die weiteren Sitzplätze der EW IV und der IC 2000 Steckdosen erhalten. Damit das leibliche Wohl nicht zu kurz kommt, wird im Verlauf der kommenden zwei Jahre das Catering auf den InterCity- und InterRegio-Zügen vereinheitlicht. Damit wissen die Kunden künftig, welchen Service sie an Bord der Züge erwarten können.

Eine verbesserte Kundeninformation steht bei der SBB ganz oben auf der Prioritätenliste. Zur besseren Koordination der schweizweiten Kundeninformation wurde ein spezielles Zentrum eingerichtet. Rechtzeitig zum Beginn der Euro 08 können weitere Verbesserungen umgesetzt werden.

- Die SBB schafft im Rahmen ihrer Möglichkeiten Anreize für eine bessere Auslastung des Bahnangebots.
- Die Kundeninformation genießt höchste Priorität.
- SBB Personenverkehr positioniert das Catering auf den Zügen neu, um den Kundinnen und Kunden mehr Verlässlichkeit zu bieten.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

SBB 2007 mit guter Leistung – Güterverkehr belastet Gesamtergebnis.

Insgesamt war die SBB im Geschäftsjahr 2007 gut unterwegs. Personenverkehr und Gütergeschäft profitierten von einer positiven Nachfrageentwicklung. Die Zahl der Reisenden und die Menge der transportierten Güter erreichten Rekordwerte. Das Konzernergebnis von CHF 80,4 Mio. wurde wesentlich getragen durch positive Ergebnisse im Personenverkehr und bei den Immobilien. Belastet wurde das Ergebnis durch die massiven Verluste im Güterverkehr, der nachhaltig saniert und repositioniert werden muss. In den kommenden Jahren dürfte die Nachfrage nach SBB Leistungen weiter wachsen. Dies stellt alle Teile des Konzerns vor grosse Herausforderungen.

Die SBB verdankt ihren Kundinnen und Kunden im Geschäftsjahr 2007 neue Rekordwerte. Nie reisten mehr Menschen mit der SBB (306,7 Mio.), und nie transportierte SBB Cargo mehr Güter als im Berichtsjahr (13,37 Mia. Tonnenkilometer). Ein positives wirtschaftliches Umfeld und der kontinuierliche Angebotsausbau im Personenverkehr ermöglichten die Leistungssteigerungen. Trotz Mehrleistungen erlitt die SBB im Güterverkehr einen herben Rückschlag und einen hohen operativen Verlust (CHF –87,9 Mio.). Zur Sanierung des Gütergeschäfts wurden Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen in der Höhe von CHF 102,5 Mio. vorgenommen.¹

Die positive Nachfrageentwicklung dürfte sich in den kommenden Jahren fortsetzen. Die SBB ist gefordert, diese Nachfrage frühzeitig abzuschätzen und rechtzeitig das Notwendige vorzukehren, um den Ansprüchen der Kundinnen und Kunden auch in der Zukunft zu entsprechen. Planung und Finanzierung von Eisenbahnvorhaben sind überaus langfristige Geschäfte und verlangen entsprechenden Weitblick. Vorlaufzeiten für Rollmaterial von drei bis vier Jahren und für Infrastruktur und Bahnhöfe von acht bis zwölf Jahren, um uns rechtzeitig auf die Nachfrageentwicklung vorzubereiten, sind eine Herausforderung für uns. Das Unternehmen muss in den nächsten Jahren mit weite-

ren Milliardeninvestitionen in das Rollmaterial die Leistungsfähigkeit der Bahn erhöhen. Gleichzeitig braucht es Investitionen der öffentlichen Hand in den Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur. Ohne diese Aufwendungen ist die Leistungsfähigkeit der Bahn als wichtiger Verkehrsträger der Schweiz und der Schweizer Volkswirtschaft langfristig in Frage gestellt.

Dank an die Kunden. Die Kundinnen und Kunden prägen den Erfolg der SBB und stehen im Zentrum unserer täglichen Anstrengungen. Wir setzen die Arbeit an unserer Servicequalität fort, um Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit und eine verlässliche Kundeninformation im Störfall weiter zu verbessern.

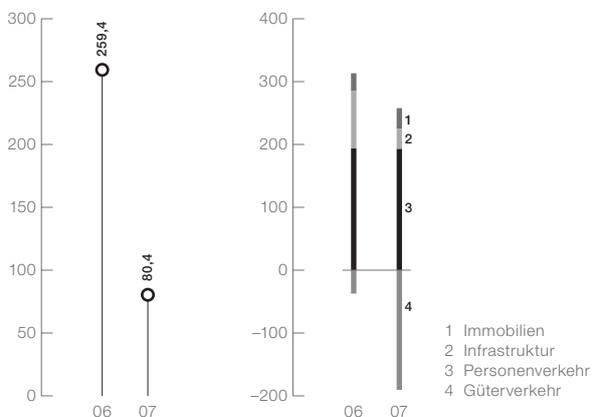
Auch im vorliegenden Geschäftsbericht stehen die Kundinnen und Kunden im Zentrum und prägen ihn: mit ihren Gesichtern, mit ihren Namen, mit ihren Wünschen und Erwartungen an die SBB. Menschen und ihre Bedürfnisse – darum geht es in unserem Dienstleistungsgeschäft. Menschen für Menschen: Das ist unsere Motivation.

Wir danken unseren Kundinnen und Kunden.

¹ Diese belasteten das Konzernergebnis mit insgesamt CHF 96,0 Mio.

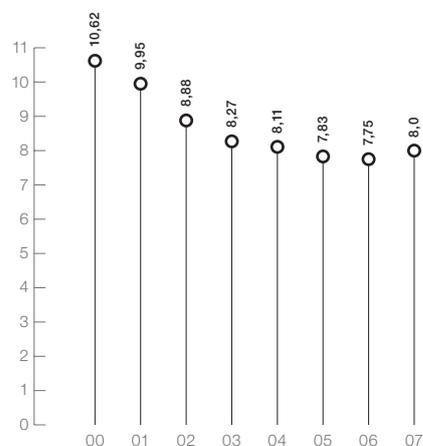
Konzernergebnis und Jahresergebnisse der Divisionen

Mio. CHF



Abgeltungs-/Leistungs-Verhältnis

CHF/Zugkilometer



Gewinn dank Personenverkehr und Immobilien.

Die SBB schloss das Geschäftsjahr 2007 mit einem Konzerngewinn von CHF 80,4 Mio. ab. Im Vorjahr hatte der Gewinn CHF 259,4 Mio. betragen. Einerseits leisteten Personenverkehr (Jahresergebnis 2007: CHF 193,0 Mio.) und Immobilien (nach Ausgleichszahlung an Infrastruktur SBB und Zins- und Amortisationsleistungen für die Pensionskasse SBB von insgesamt CHF 148,1 Mio. belief sich das Jahresergebnis auf CHF 32,6 Mio.) wesentliche Beiträge an das positive Resultat. Andererseits schmälerten ein massiv höherer operativer Verlust im Güterverkehr von CHF -87,9 Mio. (2006: CHF -37,3 Mio.) sowie konzernwirksame Rückstellungen für die Sanierung von SBB Cargo in der Höhe von CHF 96,0 Mio. den Konzernerfolg deutlich.

Leistungen der öffentlichen Hand. 2007 bezahlte die öffentliche Hand CHF 2094,3 Mio. (Vorjahr: CHF 2046,3 Mio.) an die SBB. Die Beiträge an die Infrastruktur beliefen sich auf CHF 1284,4 Mio. (CHF 1211,4 Mio.). Die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr betragen CHF 591,8 Mio. (CHF 552,1 Mio.), die Abgeltungen im Güterverkehrsbereich CHF 76,9 Mio. (79,2 Mio.). Hinzu kommt der Bundesbeitrag von CHF 141,2 Mio. (CHF 203,6 Mio.) zur Finanzierung jener Infrastrukturinvestitionen, die über die Substanzerhaltung hinausgehen.

Gleichzeitig erbrachte die SBB im Personenverkehr und bei den Gütern höhere Leistungen. Die Ausweitung des Angebots und Qualitätssteigerungen namentlich auf Wunsch der Besteller Bund und Kantone beim Rollmaterial im Regionalverkehr führten dazu, dass sich das Abgeltungs-/Leistungs-Verhältnis leicht verschlechterte von 7,75 (2006) auf 8,0 im Berichtsjahr. Im Jahr 2000 hatte das Abgeltungs-/Leistungs-Verhältnis noch bei 10,62 gelegen. Die SBB erbringt heute für die Abgeltungen der öffentlichen Hand deutlich mehr Leistung als vor sieben Jahren.

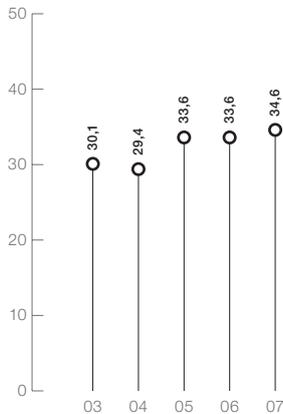
Dynamisches Marktumfeld.

Günstige Konjunktur. Die Leistungssteigerungen der SBB im Berichtsjahr profitierten von einer europaweit günstigen Konjunkturentwicklung, welche die europäische Wirtschaft beflügelte und den Handel stärkte. Das Gütertransportgeschäft hatte 2007 ein entsprechendes Mengenwachstum zu verzeichnen. Das internationale Gütertransportgeschäft entwickelte sich 2007 deutlich über dem budgetierten Wachstum. Die dazu erforderlichen Betriebsmittel mussten teuer eingekauft werden. Insgesamt wirkte sich der Umsatzzuwachs nicht positiv, sondern negativ auf das finanzielle Ergebnis der Gütersparte und des ganzen Unternehmens aus.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

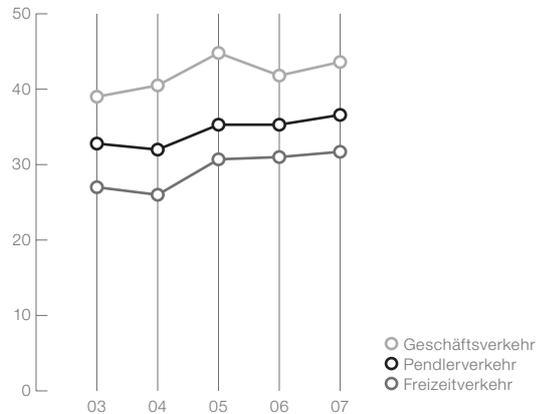
Marktanteil SBB Personenverkehr

in %



Marktanteil nach Segmenten

in %



Marktanteile gesteigert. Die SBB hat die Attraktivität ihres Angebots für Reisende in den letzten Jahren deutlich gesteigert. Die 2007 verzeichneten Marktanteilsgewinne zeugen davon: Der Pendler- und Geschäftsreiseverkehr, aber auch der von der Ausgabefreudigkeit der privaten Haushalte abhängige Freizeitverkehr legten im bahnrelevanten Markt – das heisst bei Reisen über eine Distanz von mindestens drei Kilometern – zu. Insgesamt betrug der Marktanteil der Bahn 34,6 % (Vorjahr: 33,6 %).

Im alpenquerenden Güterverkehr verschlechterte sich der Marktanteil der Schiene gegenüber der Strasse um zwei Prozentpunkte: Insgesamt wurden 2007 39,5 Mio. Nettotonnen Güter über die Schweizer Alpen befördert. Davon entfielen 64 % auf die Schiene. 2006 hatte der Bahnanteil noch 66 % betragen. Der Marktanteil von SBB Cargo am Schienengütertransport auf der Nord-Süd-Achse belief sich auf 52 % (Vorjahr: 54 %).

Europäische Verkehrsperspektive. Im europäischen Güterverkehr ist die vorbehaltlose Liberalisierung weit vorangeschritten. Wenige grosse Players vermochten in den letzten Jahren ihre dominierende Marktstellung weiter auszubauen. Obwohl sie miteinander in scharfem Wettbewerb stehen, sind die Güterbahnen gefordert, künftig in der Produktion zur Verbesserung der Qualität noch vermehrt zusammenzuarbeiten. Nur so lässt sich die Wettbewerbsposition des Schienengüter-

verkehrs und dessen Attraktivität für die Kunden im intermodalen Wettbewerb mit der Strasse steigern.

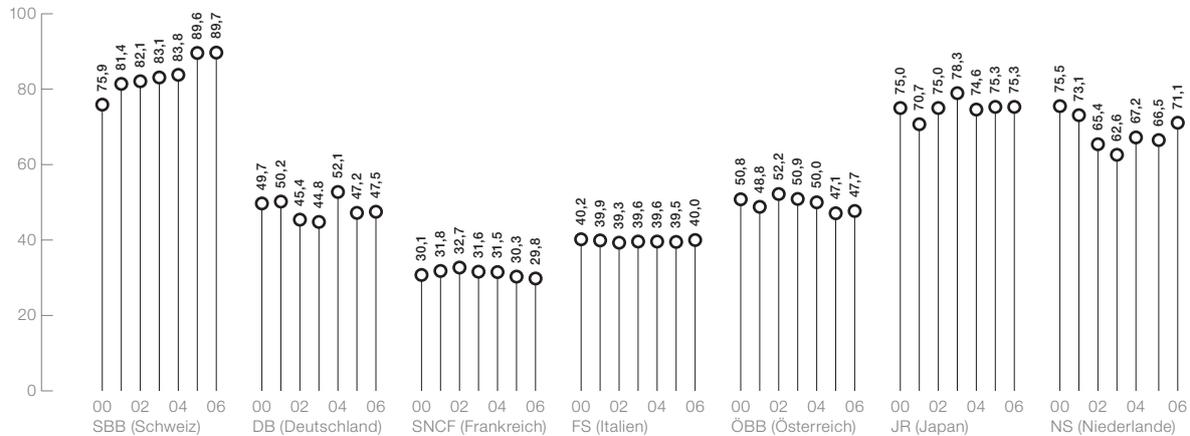
Im Personenverkehr begegnen die Bahnen der Marktöffnung im internationalen Geschäft mit nachbarschaftlichen Allianzen und Partnerschaften. Im Regionalverkehr zeichnet sich nach den Diskussionen der letzten Jahre über Ausschreibungen inzwischen eine gegenläufige Tendenz ab. Hohe Verfahrenskosten im Ausschreibewettbewerb und vor allem auch enttäuschte Qualitätserwartungen führten zur jüngsten Entwicklung. Das zuständige EU-Parlament beschloss im Berichtsjahr, im regionalen Bahnverkehr auf eine Ausschreibeverpflichtung zu verzichten.

Industriepolitik oder Verkehrspolitik. Parallel zur Marktöffnung in Europa lässt sich in einzelnen Mitgliedstaaten der EU auch eine Tendenz beobachten, die Interessen von Industrie und Dienstleistungsunternehmen im eigenen Land durch eine aktive, von nationalen Interessen getriebene Industriepolitik zu schützen und zu fördern. Staats- und Regierungspräsidenten wollen nationale Unternehmen zu «European Champions» machen.

Während in einigen Nachbarländern diese Industriepolitik im Vordergrund steht, steht in der Schweiz die Verkehrspolitik an erster Stelle. Dieses hohe Engagement der Politik und der gesamten Bevölkerung für die Anliegen des öffentlichen Verkehrs ermöglichte und

Netznutzungseffizienz im Ländervergleich

Zugkilometer pro km Schiene und Tag



förderte die sprichwörtliche Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz mit Weltruf. Angesichts gegenläufiger Tendenzen im nahen Ausland gilt es, die Vorzüge des schweizerischen Verkehrssystems zu erhalten.

Die Diskussionen um die künftige Ausgestaltung der Bahnlandschaft Schweiz wurden unter dem Titel «SBB +X» im Berichtsjahr abgeschlossen: Für die Schweizer Bahnen wird es eine Herausforderung sein, im Markt in Europa zu bestehen.

Privatisierung und integrierte Bahn. Deutschland diskutiert die Privatisierung der Bahn. Die Diskussion und das Resultat der politischen Auseinandersetzung sind für die ganze Bahnlandschaft Europas von grosser Relevanz.

Dabei stellt sich auch die Frage nach der Zukunft des Modells der integrierten Bahn, das Infrastrukturbesitzer und -betreiber sowie Bahnoperator in ein und demselben Unternehmen zusammenfasst. Die SBB betreibt auf einem Schienennetz, das weltweit zu den am intensivsten genutzten Netzen zählt, einen überaus dichten Fahrplan im gemischten Nutzverkehr von Fernverkehrs-, Regional- und Güterzügen. Ein Betrieb des SBB Netzes ist ohne intensive gemeinsame Planungen zur Weiterentwicklung des Systems und ohne tägliche Abstimmungen zwischen den Verkehrsbereichen und der Infrastruktur nur mit erheblichen Leistungs- und Qualitätseinbussen und letztlich auch höheren Kosten

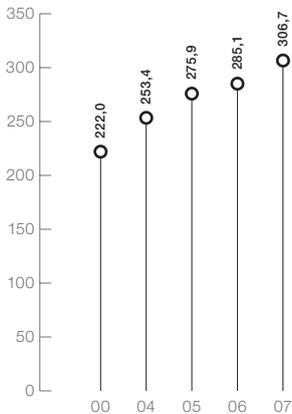
machbar. Zu gross ist der Abstimmungs- und Koordinationsbedarf über den ganzen Planungs- und Betriebsprozess, als dass er ohne signifikante Qualitätseinbussen auf verschiedene Unternehmen aufgespalten werden könnte.

Trassenvergabe ohne Konflikte. Dazu steht die Auslagerung der Trassenvergabestelle, wie sie die SBB 2006 vollzogen hat, in keinem Widerspruch. Die als gemeinsame Gesellschaft von SBB, BLS und SOB zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr ge-führte Stelle garantiert eine diskriminierungsfreie Zuteilung von Trassen an die Bahnunternehmen. Auch im Berichtsjahr konnte die Trasse Schweiz AG alle Trassenkonflikte lösen. Bei der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr gingen keine Klagen gegen die Tätigkeit der Trassenvergabestelle ein.

Konzernbericht 04
 Strategie/Zielerreichung 14
 Leistungen öffentl. Hand 16
 Was Kunden wünschen 18
 Umwelt 20
 Personal/Soziales 22
 Sicherheit 28
 Risikomanagement 31
 Informatik 32
 Pensionskasse 34
 Personenverkehr 36
 Güterverkehr 46
 Infrastruktur 56
 Immobilien 66
 Corporate Governance 76
 Jahreschronik 87
 Finanzbericht 91

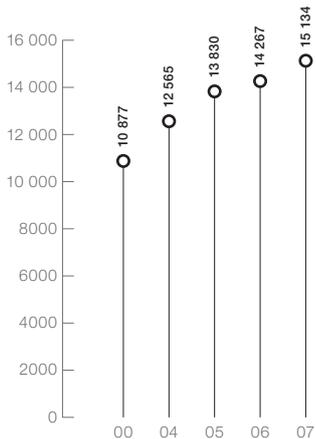
Entwicklung Passagierzahlen

in Mio.



Entwicklung Personenkilometer

in Mio.



Investitionsbedarf in Rollmaterial und Infrastruktur.

Die Nachfrage nach SBB Leistungen hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verstärkt. Die Zahl der Reisenden in den SBB Zügen nahm seit 2000 um 38 % zu. Allein seit der Inbetriebnahme des Fahrplanes für Bahn 2000 im Dezember 2004 erhöhte sich die Zahl der Reisenden um 21 %. Die Zahl der in den SBB Zügen zurückgelegten Personenkilometer nahm seit 2000 um 39 % zu.

Weiterhin Nachfragewachstum. Die SBB geht davon aus, dass die Nachfrage nach SBB Leistungen auch in den kommenden Jahren weiter ansteigen wird. So wurde der Angebotssprung mit Bahn 2000 nachfrage-seitig noch nicht vollständig konsumiert; vielmehr entwickelte sich die Anpassung wie erwartet kontinuierlich. Mit dem neuen Fahrplan folgte am 9. Dezember 2007 ein weiterer Angebotsschritt, der sich positiv auf die Nachfrage auswirkt. Gleichzeitig dürften die knappen Kapazitäten auf der Strasse namentlich in urbanen Agglomerationen das Umsteigen auf die Bahn beschleunigen. Schliesslich dürfte auch die in jüngerer Zeit in breiten Kreisen der Bevölkerung erhöhte Sensibilität für Umweltfragen in den kommenden Jahren neue Kundinnen und Kunden auf die Bahn bringen.

Milliardeninvestitionen der SBB. Bahnfahren soll auch in der Zukunft Spass machen und den Kundinnen und Kunden erlauben, sich im Zug zu erholen, zu arbeiten oder auch einfach gemütlich zusammen zu sein. Um der wachsenden Nachfrage zu entsprechen, investiert die SBB jährlich über CHF 500 Mio. in das Rollmaterial. Angesichts der grossen Dynamik in diesem Bereich prüft die SBB, diese Investitionen zu beschleunigen und auszubauen zur Erneuerung der Personenwagenflotte mit dem Ziel, Qualität und Kapazität weiter zu steigern. All diese Aufwendungen müssen vom Unternehmen erwirtschaftet werden.

Rascher Ausbau der Bahninfrastruktur. Allein mit den unternehmerischen Anstrengungen der SBB beim Rollmaterial kann die zu erwartende Kundenentwicklung nicht aufgefangen werden. Der Bundesrat hat sich im Berichtsjahr positiv für die zukünftige Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte ZEB ausgesprochen. Für den Ausbau der Infrastruktur des Kernangebots sollen CHF 5,2 Mia. Franken bereitgestellt werden. Die eidgen-

nössischen Räte werden im laufenden Jahr über die Vorlage befinden. Die SBB ist zuversichtlich, dass auch das Parlament grünes Licht geben wird für die Realisierung des Kapazitätsausbaus des Schienennetzes im Rahmen von ZEB. Nur mit einer raschen Umsetzung des ZEB-Kernangebotes lässt sich vermeiden, dass die Nachfrage nach SBB Leistungen bereits im kommenden Jahrzehnt die Leistungsfähigkeit des Unternehmens übersteigt. Die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen eines solchen Szenarios wären für die Schweiz und die ganze Bevölkerung von grossem Belang. Auch Erweiterungsoptionen wie drittes durchgehendes Gleis zwischen Lausanne und Genf, Zimmerbergtunnel und viele andere werden bald benötigt, um die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten decken zu können. Allerdings muss auch vorgängig die Finanzierung der Vorhaben gesichert sein.

Infrastrukturprojekte sind langfristige Unterfangen. Auch wenn National- und Ständerat die ZEB-Vorlage rasch bewilligen, dauert es acht Jahre und mehr bis zur Inbetriebnahme dieser Kernprojekte.

SBB braucht unternehmerische Flexibilität.

SBB vor grossen Aufgaben. Wir sehen es als Aufgabe der SBB, mit eigenen unternehmerischen Massnahmen dafür zu sorgen, dass die Kundinnen und Kunden der SBB auch künftig über die Kapazität in unseren Zügen verfügen können, die sie brauchen, bis der nötige Infrastrukturausbau mit Geldern der öffentlichen Hand realisiert ist. Dafür braucht das Unternehmen finanzielle Flexibilität und einen unternehmerischen Handlungsspielraum, der es erlaubt, Marktentwicklungen rasch adäquat Rechnung zu tragen. Der eidgenössische Preisüberwacher verhinderte im Berichtsjahr, dass die SBB im Rahmen der auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 erlassenen Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr einzelne gut frequentierte Strecken ihres Netzes mit zusätzlichen Distanzzuschlägen belegen konnte.

Um ihrer tragenden Aufgabe im öffentlichen Verkehr der Schweiz auch in der Zukunft nachkommen zu können, muss die SBB die für die hohen Investitionen in Rollmaterial und in IT-Systeme für die Betriebssteuerung und für die Kundeninformation nötigen Mittel erwirtschaften können. Das ist im Interesse der Kundinnen und Kunden und letztlich der ganzen Schweizer Volkswirtschaft.

Planungssicherheit. Damit die SBB die nötigen Investitionen in grossem Umfang tätigen kann, braucht es Planungssicherheit. Namentlich die hohen Investitionen in modernes und kundenfreundliches Rollmaterial im Regionalverkehr müssen im Rahmen von Langfristvereinbarungen mit dem Besteller abgesichert sein.

Modernisierung des Preissystems. Angesichts der stetig steigenden Nachfrage sind Möglichkeiten einer Steuerung der Nachfrage zu Spitzenzeiten zu prüfen. Die SBB beschloss im Berichtsjahr, das Preissystem im Personenverkehr zu modernisieren und so die Basis zu legen für die nötige Flexibilität. Die Ausrichtung des gesamten Angebots auf die kurzen Nachfragespitzen im Tagesverlauf ist bei Rollmaterial und Infrastruktur mit hohen Kosten verbunden. Eine aktivere Nachfragesteuerung würde zudem erlauben, die durchschnittliche Auslastung der Züge zu verbessern.

Innovative IT. Gefordert ist das Unternehmen auch im Bereich der technologischen Entwicklung, namentlich in der Informationstechnologie. Die Bedeutung der IT für die SBB ist riesig, und praktisch jeder Produktionsprozess ist technologiebetrieben. Entsprechend gross sind die Anforderungen des Unternehmens an die Leistungsfähigkeit und an die Innovationskraft der IT. Damit verbunden ist ein hoher Investitionsbedarf. Dass die europäischen Railteam-Bahnen im Berichtsjahr IT SBB damit beauftragten, eine gemeinsame «Railteam-Broker»-Plattform aufzubauen, zeugt von der innovativen Qualität von IT SBB. Andererseits kämpft die SBB noch immer mit Altlasten wie etwa einem Memosystem aus den frühen 80er-Jahren, das erst im laufenden Jahr abgelöst wird.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Noch keine Lösung bei der Pensionskasse. Noch immer ungelöst ist das Problem der Unterdeckung der Pensionskasse SBB. Nachdem die SBB auf den 1. Januar 2007 einen Sanierungsbeitrag von CHF 1493 Mio. zugunsten der aktiven Versicherten geleistet hatte, lag der Deckungsgrad der PK SBB zu Beginn des Berichtsjahres bei 94,5 %. Per 31.12.2007 sank dieser Wert aufgrund der Entwicklungen an den internationalen Finanz- und Kapitalmärkten auf 92,4 %. Der Fehlbetrag belief sich auf CHF 1099,8 Mio. Der Zinsaufwand für die Teilsanierung der Pensionskasse SBB belastete die Unternehmensrechnung mit CHF 54,1 Mio.

Performance-Entwicklung auf Anlagekapital 1999–2007

in %	PK SBB	Benchmark	Veränderung
1999 (ab 1.2.)	6,79	6,34	+0,45
2000	2,71	2,66	+0,05
2001	-2,36	-2,56	+0,20
2002	-5,70	-5,34	-0,36
2003	7,55	7,59	-0,04
2004	3,94	4,39	-0,45
2005	10,41	10,06	+0,35
2006	5,62	4,54	+1,08
2007	1,08	0,77	+0,31
kum. seit 1.2. 1999	33,04	31,11	1,93

Im Berichtsjahr wurden die Gespräche mit dem Bund über einen nachhaltigen Sanierungsbeitrag an die PK SBB weitergeführt. Der Bund gab die Ausarbeitung einer Vernehmlassungsvorlage in Varianten in Auftrag. Diese lag per 31.12.2007 noch nicht vor. Es besteht akuter Handlungsbedarf. Ohne Aussicht auf eine Sanierungslösung müsste der Stiftungsrat der PK SBB aufgrund der geltenden Gesetzesbestimmungen noch im laufenden Jahr zwingend weitere einschneidende Sanierungsmassnahmen beschliessen. Dies könnte bedeuten, dass SBB und Mitarbeitende einen Einschuss in der Höhe von CHF 1,5 bis 2 Mia. verteilt über zehn Jahre leisten müssten, was für die Mitarbeitenden de facto einer Lohnkürzung zwischen 4,5 % bis 6 % gleichkäme. Bis zur Erreichung des Sanierungsziels müsste die bestehende Mindestverzinsung aufrechterhalten werden, was einer erheblichen Reduktion der Rentenerwartung entspräche. Für SBB und Versicherte – darunter auch 30 000 Rentenbezüger, deren Renten letztmals 2004 an die Teuerung angepasst wurden – sind eine rasche Eröffnung des Vernehmlassungsver-

fahrens und die Verabschiedung einer entsprechenden Botschaft durch den Bundesrat noch im Herbst von fundamentaler Bedeutung.

Starke Marke SBB. Die Marke SBB wird jährlich empirisch auf ihre Stärke hin überprüft. Eine Imageforschung im Winter 2007 zeigte, dass das Image der Marke SBB sich gegenüber dem Vorjahr in den relevanten Imageelementen positiv entwickelte. Erneut zeigte sich, dass das emotionale Erleben einer Reise, die hohe Verlässlichkeit und das Vertrauen in die Zukunftsfähigkeit der SBB wesentlich für das starke Image der SBB stehen.

Finanzielle Steuerung und Transparenz.

Finanzielle Steuerung und Transparenz sind Grundbedingungen des unternehmerischen Erfolges. Das gilt auch für die SBB. Das Unternehmen ist diesbezüglich noch nicht in allen Bereichen auf dem notwendigen Niveau. Es ist eine wichtige und langwierige Aufgabe und Verpflichtung des ganzen Unternehmens, die Systeme für die nötige unternehmerische Steuerung zu entwickeln und aufzubauen, um die Transparenz nachhaltig zu verbessern. Die finanzielle Steuerung muss in einem intensiven und anhaltenden Prozess kontinuierlich optimiert werden.

Die Resultate der Segmente.

Der Personenverkehr erreichte 2007 ein Betriebsergebnis von CHF 249,5 Mio. (Vorjahr: CHF 250,0 Mio.). Das Jahresergebnis lag bei CHF 193,0 Mio. (Vorjahr: CHF 193,7 Mio.). Sondereffekte hatten das Vorjahresergebnis stark positiv beeinflusst. Die Verkehrserträge nahmen um 7,1 % auf CHF 2,47 Mia. zu.

Eine anhaltend positive Nachfrageentwicklung und ein striktes Kostenmanagement prägten das Segmentergebnis. 2007 reisten 306,7 Mio. Kundinnen und Kunden mit der SBB (+7,6 %). Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer wuchs auf 15,134 Mia. (+6,1 %). Die Mehrleistungen führten zu einem höheren Betriebsaufwand von CHF 3596,7 Mio. (Vorjahr: 3365,4 Mio.).

Die SBB befragt jeden Monat über 2000 Kundinnen und Kunden zur Zufriedenheit mit der SBB. Insgesamt lag der dabei ermittelte Kundenzufriedenheitswert 2007 bei 77 Punkten (2006: 77 Punkte). Hauptärgernisse für die Kunden waren eine mangelhafte Kundeninformation im Störfall, übervolle Züge sowie Verspätungen und verpasste Anschlüsse.

Mit dem Auf- und Ausbau eines neuen Operation Centers Personenverkehr OCP schuf die SBB 2007 eine leistungsfähige Basis für eine verbesserte Kundeninformation im Störfall. Entsprechend verbesserten sich die Umfragewerte in der Kundenbefragung.

Die SBB operiert heute zu Spitzenzeiten auf einigen Strecken an der Kapazitätsgrenze. Wir verfolgen die Auslastung der einzelnen Züge aufmerksam und versuchen, da, wo dies nötig und möglich ist, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Zu den Hauptverkehrszeiten werden die Züge wo möglich verstärkt, die ICN-Züge werden in Doppeltraktion geführt. Zudem setzte die SBB im Berichtsjahr zwischen Basel und Zürich, zwischen Bern und Zürich sowie zwischen Genf und Montreux zusätzliche Entlastungszüge ein.

Die Sicherheit der Kundinnen und Kunden ist von erster Priorität. Das Bestreben um grösstmögliche Sicherheit prägt Denken und Handeln im ganzen Unternehmen. Ein bereichsübergreifendes Sicherheitsmanagement, das 2007 auf den neuesten Stand gebracht wurde, sorgt für eine hohe Safety (Sicherheit des Systems), ein abgestimmtes System vielfältiger Massnahmen der Prävention und Überwachung für grösstmögliche Security (Schutz vor Übergriffen und Gewalt). Die Bahnpolizei leistet im Rahmen dieses Gesamtkonzepts eine überaus wichtige und gute Arbeit.

Der Güterverkehr schloss 2007 mit einem hohen Verlust. Das Betriebsergebnis belief sich auf CHF –180,0 Mio. (2006: CHF –29,2 Mio.). Das Jahresergebnis fiel mit CHF –190,4 Mio. deutlich schlechter aus als im Vorjahr (CHF –37,3 Mio.). Für die Sanierung und Repositionierung von SBB Cargo mussten Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen in der Höhe von insgesamt CHF 102,5 Mio. vorgenommen werden. SBB Cargo steigerte die Verkehrsleistung um 8,3% auf 13,37 Mia. Nettotonnenkilometer. Die Verkehrserträge lagen mit CHF 1,06 Mia. um 5,6% über dem Vorjahr.

Im Geschäftsbereich Schweiz steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung um 6,5%, die Kundenzufriedenheit nahm um 0,2 Punkte auf 7,5 Punkte zu. Im Geschäftsbereich International wuchs die Leistung um 9,2%; gleichzeitig fiel die Kundenzufriedenheit auf 7,6 Punkte zurück (Vorjahr: 7,9 Punkte).

Trotz höherer Leistung und höherem Verkehrsertrag verschlechterte sich das Ergebnis von SBB Cargo 2007 deutlich. Die SBB startete 2007 mehrere Massnahmenprogramme mit dem Ziel, das Unternehmensergebnis nachhaltig zu verbessern. Sofortmassnahmen wurden bereits im Herbst umgesetzt.

Weitere Massnahmen sind eingeleitet. Ziel ist es, den Güterbereich zu sanieren und zu repositionieren, um möglichst bald und nachhaltig ein zumindest ausgeglichenes Resultat zu erreichen. Allerdings dürfte SBB Cargo auch das laufende Geschäftsjahr mit Verlust abschliessen. Die Kosten für die Sanierung und der Wegfall der Subventionsleistungen für den Wagenladungsverkehr in der Höhe von zuletzt CHF 16,9 Mio. werden das Ergebnis 2008 belasten. Die geplanten Massnahmen werden ihre volle Wirkung ab 2009 entfalten.

Das integrierte Angebot von SBB Cargo auf der Nord-Süd-Achse hat sich bewährt. Die internationale Strategie von SBB Cargo wird weiterentwickelt.

Die Infrastruktur weist 2007 ein Betriebsergebnis von CHF –107,5 Mio. (Vorjahr: CHF –91,1 Mio.) aus. Das Jahresergebnis belief sich auf CHF 32,2 Mio. (Vorjahr: CHF 91,8 Mio.). Der Verkehrsertrag lag bei CHF 723,2 Mio. (Vorjahr: CHF 710,6 Mio.).

Die Auslastung des Schienennetzes der SBB nahm auch 2007 weiter zu und erhöhte sich um 1,8% auf 154,7 Mio. Trassenkilometer. Die hohe Belastung und die hohen Erwartungen an die Verfügbarkeit des Schienennetzes führten zu deutlich grösseren Unterhaltskosten. Ein höherer Aufwand für Unterhalt und Fahrzeuge, Mehrkosten bei der Informatik, aber auch Rückstellungen für Zulagen ans Personal und die Rückzahlung eines Darlehens drückten das Segmentergebnis.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Die gemäss UIC-Norm gemessene Pünktlichkeit lag auch 2007 über den Vorgaben des Bundes. Allerdings bilden diese Messungen der technischen Pünktlichkeit die Wahrnehmung der Kunden nur ungenügend ab. Die SBB ist daran, hier aussagekräftigere Instrumente zu entwickeln, die auch der Wahrnehmung der Kunden besser entsprechen. Die technische Pünktlichkeit der Personenzüge nach UIC-Norm lag 2007 bei 95,9 %, der gewichtete Pünktlichkeitswert, welcher der unterschiedlichen Auslastung der Züge und damit der Zahl der von Verspätungen betroffenen Reisenden Rechnung trägt, bewegte sich im Monatsmittel um zwei bis drei Prozentpunkte unter diesem Wert.

Im Vergleich zum Vorjahr vermochte die SBB die Energieeffizienz um 3 % zu steigern. Im Zugbetrieb wurde der Energieverbrauch von 1827 GWh (2006) auf 1818 GWh leicht reduziert. Gleichzeitig wurden Verkehrsleistung und Auslastung der Züge gesteigert.

70 % ihres Strombedarfes bezieht die SBB aus eigenen Wasserkraftwerken und aus Partnerwerken. Die übrigen 30 % kauft das Unternehmen auf dem Markt ein. Die SBB wird ihre Verkehrsleistungen in den kommenden Jahren weiter ausbauen. Ein noch dichterer Fahrplan, höhere Geschwindigkeiten der Züge, aber auch längere Tunnelstrecken und immer mehr Klimaanlagen steigern den Energieverbrauch. Die SBB arbeitet daran, eine genügende Energieversorgung auch in der Zukunft sicherzustellen. Angesichts des wachsenden Stromkonsums dürfte sich der auf dem Markt zugekaufte Stromanteil in den nächsten Jahren erhöhen.

Die SBB bereitet ein konzernweites Energiesparprogramm zur Reduktion des Energieverbrauchs vor.

Kein anderes Eisenbahnnetz der Welt wird intensiver genutzt als das Schienennetz der SBB. Die Erhaltung und Förderung der Qualität und der Verfügbarkeit dieser Infrastruktur zählt zu den grossen Herausforderungen der SBB. Unternehmen und Politik sind gehalten, diese Aufgabe mit hoher Priorität zu verfolgen.

Im Immobilienbereich konnten die guten Ergebnisse der Vorjahre gehalten werden. Das Betriebsergebnis belief sich auf CHF 270,9 Mio. (2006: CHF 229,8 Mio.). Trotz Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und – erstmalig – Zins- und Amortisationsleistungen an die Sanierung der Pensionskasse SBB steigerte Immobilien das Segmentergebnis auf CHF 32,6 Mio. (2006: CHF 27,8 Mio.).

Wichtigste Ertragspfeiler waren einerseits die Mieterträge und andererseits die Erlöse aus den Verkäufen. Die vorgesehenen Verkäufe bahnbetrieblich und strategisch nicht notwendiger Objekte und Entwicklungsareale konnten wie geplant realisiert werden.

Die Bahnhofareale der SBB im Zentrum der urbanen Räume sind für die Entwicklung der Städte von zentraler Bedeutung. Aufgrund ihrer attraktiven Lage sowie der Entwicklung der Marktpreise auf dem Bodenmarkt haben diese Areale in den letzten Jahren eine substantielle Wertsteigerung erfahren. Allerdings beeinträchtigen vielerorts Auflagen zur Bewahrung der bestehenden Immobilien den betreffenden Marktwert. Auch in diesem Bereich bewegt sich die SBB im engen Korsett staatlicher Auflagen.

Die Nachfrageentwicklung im Personenverkehr stellt auch den Immobilienbereich der SBB vor eine zentrale Herausforderung: Es gilt, die Bahnhöfe rechtzeitig zu entwickeln und sie an die Kundenbedürfnisse anzupassen.

Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

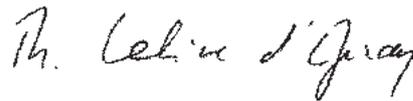
2007 arbeiteten durchschnittlich 27 438 Mitarbeitende (Vollzeitstellen) für die SBB und die Tochtergesellschaften. Das sind 495 Mitarbeitende weniger als vor Jahresfrist. Der Rückgang erklärt sich aus der überdurchschnittlich grossen Zahl von Pensionierungen aufs Ende des Vorjahres. Der auf den 1. Januar 2007 vollzogene Primatswechsel der Pensionskasse SBB veranlasste 2006 überdurchschnittlich viele Mitarbeitende (768) zum Wechsel in den freiwilligen vorzeitigen Ruhestand. Dadurch profitierten sie von den günstigeren Konditionen einer Pensionierung noch unter dem damals geltenden Leistungsprimat.

Aufwendige Stellenbesetzungen. Die allgemein gute Wirtschaftslage führte 2007 zu einer Verschärfung der Situation auf dem Arbeitsmarkt. Die SBB konnte die geplanten Neurekrutierungen nicht in vollem Umfang realisieren. Insbesondere für hoch qualifizierte Stellen zeigte sich der Arbeitsmarkt ausgetrocknet. Entsprechend aufwendig waren Stellenbesetzungen in diesem Bereich. Zusätzlich erschwert wurde die Suche nach hoch qualifiziertem Fachpersonal durch die ungelösten Probleme der Pensionskasse SBB.

Mitarbeiter am Unternehmenserfolg beteiligen. Im Rahmen der Lohnverhandlungen mit den Sozialpartnern erhöhte die SBB die Lohnsumme für 2008 um insgesamt 2,8%. Davon sind 1,8% für generelle und 0,4% für individuelle Lohnmassnahmen vorgesehen. Zudem erhalten alle Mitarbeitenden eine einmalige Prämie von CHF 500 ausbezahlt. Das entspricht 0,6% der Lohnsumme. Mit dieser Prämie beteiligt die SBB die Mitarbeitenden am Unternehmenserfolg. Die SBB wird ihre Anstrengungen in diese Richtung künftig noch verstärken.

Engagement und Kompetenz. Nie erbrachten die Mitarbeitenden der SBB mehr Leistung als im Berichtsjahr. Die Leistungen der SBB sind die Leistungen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie prägten auch 2007 mit grossem Engagement und hoher Kompetenz das Gesicht des Unternehmens und machten Wachstum und Gewinn möglich. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der SBB danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Arbeit, die sie 2007 leisteten für das Unternehmen und seine Kundinnen und Kunden.

Mit guten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind wir auf gutem Gleis, um den Kundenbedürfnissen mit qualitativ hochwertigen Leistungen zu entsprechen und das Angebot der SBB weiterzuentwickeln und langfristig auszurichten auf die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden.



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



Andreas Meyer
CEO der SBB

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Strategie/Zielerreichung: strategische Herausforderungen.

Die strategischen Ziele für die SBB werden in der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB sowie in der darauf abgestützten Eignerstrategie des Bundesrates festgelegt. Die SBB verpflichtet sich, die Zielsetzungen des Bundes zu erfüllen. Im Gegenzug erhält die SBB während vier Jahren eine finanzielle Entschädigung, wodurch die Planungssicherheit gewährleistet ist. Für die SBB ergeben sich daraus die nachfolgenden strategischen Ziele für die Gesamtunternehmung und für die einzelnen Geschäftsbereiche.

Strategische Ziele der 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.

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 Trasse 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 2007. An dieser Stelle seien deshalb nur wenige Hinweise auf wesentliche Resultate erwähnt. Für weiterführende Informationen sei auf die entsprechenden Kapitel verwiesen.

Finanzielles Ergebnis. Die SBB erzielte im Geschäftsjahr 2007 einen Überschuss von CHF 80,4 Mio. Das Vorjahresergebnis hatte sich auf CHF 259,4 Mio. belaufen. Das zentrale finanzielle Ziel im Güterverkehrsbereich (ausgeglichenes Ergebnis von SBB Cargo) wurde sehr deutlich verfehlt.

Pünktlichkeit. Bei den Personenzügen lag die gemessene durchschnittliche Pünktlichkeit mit 95,9 % über der Zielvorgabe von 95 % und gleich hoch wie im Vorjahr. Im Güterverkehr auf dem SBB Netz (SBB Cargo und Dritte) wurde der Zielwert von weniger als 30 Minuten Verspätung bei 90 % der Züge mit 89,4 % nur knapp verfehlt.

Produktivität. Im Personentransport stieg die faktor-spezifische Verkehrsproduktivität – gemessen in Personenkilometer pro Vollzeitangestelltenäquivalenten – um 8 %. Im Güterverkehr stieg die mittlere Versandweite pro Nettotonne um 13 %. Bei der Infrastruktur sind die Betriebskosten im Verhältnis zu den verkauften Trassenkilometern infolge höherer Unterhaltskosten um 5,71 % gestiegen.

Investitionen.

Die SBB war auch 2007 einer der bedeutendsten Auftraggeber für die Wirtschaft der Schweiz. Das Unternehmen investierte im Berichtsjahr insgesamt CHF 1,9 Mia. Das Gesamtvolumen der Investitionen der SBB nahm gegenüber dem Vorjahr (CHF 2,1 Mia.) um CHF 0,2 Mia. ab. Der grösste Teil der getätigten Investitionen floss in den Bau und die Erneuerung der Infrastruktur sowie in neues Rollmaterial. Dieser Trend wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen: Insbesondere die Realisierung der verschiedenen FinöV-Projekte sowie die durch die wachsenden Verkehrsströme bedingte Modernisierung und Erweiterung der Fahrzeugflotte erfordern in den nächsten Jahren hohe Investitionen.

Leistungen öffentliche Hand: praktisch konstant.

Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich im Berichtsjahr auf insgesamt CHF 2094,3 Mio. Im Vorjahr hatten die entsprechenden Abteilungen CHF 2046,3 Mio. betragen. Den praktisch konstanten Leistungen des Bundes steht die deutlich gestiegene Verkehrsleistung der SBB gegenüber.

Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Seit der Bahnreform 1999 legt die Leistungsvereinbarung von Bund und SBB jeweils für vier Jahre (aktuell für den Zeitraum 2007 bis 2010) fest, welche Ziele die SBB zu erreichen hat und welche finanziellen Mittel der Bund für die Finanzierung der Infrastruktur zur Verfügung stellt. Die Steuerung über die Leistungsvereinbarung hat sich bewährt: Sie bietet beiden Seiten die notwendige Planungssicherheit im Infrastrukturbereich, gewährt der SBB aber gleichzeitig einen erheblichen unternehmerischen Handlungsspielraum. Den regionalen Personenverkehr bestellen Bund und Kantone ergänzend zur Leistungsvereinbarung in einer separaten Angebotsvereinbarung.

Konkret entschädigten Bund und Kantone die SBB 2007 für folgende bestellte Leistungen.

Leistungen an die Infrastruktur.

CHF 1284,4 Mio. 2007 stellte der Bund der SBB Infrastruktur CHF 1284,4 Mio. zur Verfügung (CHF 73 Mio. mehr als in der vergangenen Periode). Dieser Betrag wird einerseits für die Bereitstellung und den Betrieb des Bahnnetzes verwendet (CHF 445,5 Mio., das sind CHF 89,6 Mio. mehr als im Vorjahr). Andererseits wird damit der Abschreibungsbedarf gedeckt, der gegenüber 2006 um CHF 16,6 Mio. auf CHF 838,9 Mio. abnahm.

Der Nutzen aus den Beiträgen des Bundes an den Betrieb und die Abschreibungen der Infrastruktur zeigt sich in der Verkehrsleistung von 154,7 Mio. Trassenkilometern, die 2007 auf dem gut 3000 Kilometer langen Bahnnetz der SBB erbracht wurden. Je höher die Auslastung des Netzes ist, desto effizienter werden die Bundesmittel eingesetzt.

Hohe Netzauslastung. Mit 91 Zugkilometern pro Kilometer Schiene und Tag belegt die SBB im europäischen und internationalen Vergleich gemäss der UIC einen Spitzenplatz. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass das Netz der SBB im Mischverkehr betrieben wird: Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr werden über die gleichen Strecken abgewickelt, was hohe Anforderungen an Betrieb und Unterhalt stellt.

Abteilungen im regionalen Personenverkehr.

CHF 591,8 Mio. Wie bei allen europäischen Bahnen decken auch bei der SBB die Billettpreise im regionalen Personenverkehr die Kosten nur teilweise. Die Differenz wird durch die öffentliche Hand ausgeglichen. Dabei nehmen die Kantone als Besteller des Regionalverkehrsangebotes eine wichtige Rolle ein, indem sie in Abstimmung mit dem Bund eine Angebotsvereinbarung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abschliessen.

Die Abgeltungen für die Leistungen im regionalen Personenverkehr der SBB beliefen sich 2007 auf CHF 591,8 Mio. Die Zunahme der Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr im Vergleich zum Vorjahr um CHF 39,7 Mio. ist durch Mehrbestellungen sowie durch mehr Reisequalität für die Fahrgäste dank Investitionen ins Rollmaterial begründet. Die geringfügige Verschlechterung der Abgeltungseffizienz von CHF 7,8 auf 8,0 pro Zugkilometer ist vor allem auf Massnahmen zur Steigerung des Fahrgastkomforts und auf das Bestellverhalten der Kantone – zum Beispiel Taktergänzungen in Randstunden – zurückzuführen.

Abgeltungen im Güterverkehrsbereich.

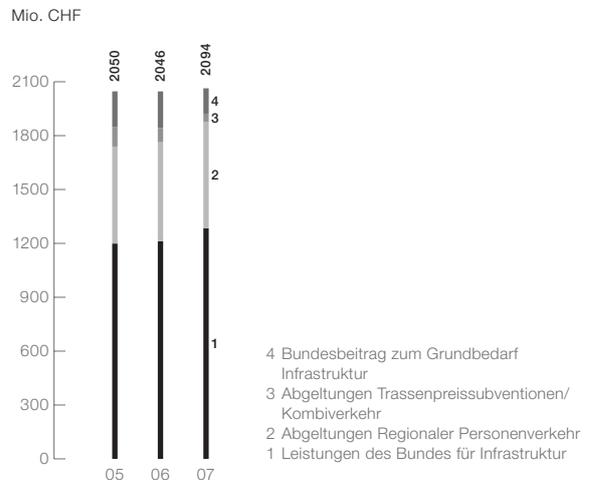
CHF 76,9 Mio. Der Bund stützt den Güterverkehr mit Trassenpreissubventionen und Abgeltungen, um insbesondere die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene umzusetzen. Für Trassenpreissubventionen wurden 2007 CHF 65,2 Mio. und für Abgeltungen für den kombinierten Verkehr CHF 11,7 Mio. eingesetzt; dieser fliesst direkt an SBB Cargo.

Leistungen von insgesamt CHF 2094,3 Mio.

Sowohl die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur als auch die Abgeltungen für den Personen- und Güterverkehr fliessen in die Erfolgsrechnung der SBB ein. Zusätzlich zu berücksichtigen ist der Bundesbeitrag von CHF 141,2 Mio. zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen, welche über die reine Substanzerhaltung hinausgehen. Dieser Beitrag wird der SBB als variabel verzinsliches, bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt. Dabei sind die Objekte mit einem Investitionsvolumen von über CHF 10 Mio. namentlich in der Leistungsvereinbarung definiert.

Die Leistungen der öffentlichen Hand lagen 2007 mit insgesamt CHF 2094,3 Mio. leicht über dem Niveau des Vorjahres (CHF 2046,3 Mio.). Darin nicht enthalten sind die Leistungen aus Sonderfinanzierungen, namentlich dem FinöV-Fonds. Den konstanten Leistungen des Bundes steht die deutlich gestiegene Verkehrsleistung der SBB gegenüber. Die zunehmende Produktivität sichert Bund und Kantone einen möglichst optimalen Nutzen für die eingesetzten öffentlichen Mittel.

Leistungen der öffentlichen Hand an die SBB¹



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

2007: GB neu Residualgrösse aus LV-Rahmen abzgl. Betriebsbeitrag und Abschreibungen.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Was Kunden wünschen

Die SBB ist in Bewegung. Auf der Schiene und im Kopf. Im Zentrum all unserer Bestrebungen steht die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden. Wir nehmen Klagen, Wünsche und Anregungen ernst und suchen nach Lösungen im Sinne unserer Kunden.

Die SBB erhält täglich über hundert Kundenreaktionen. Seit letztem Herbst steht den Reisenden für das direkte Feedback unter 0800 401 401 eine Gratis-Hotline zur Verfügung. Zudem befragen wir im Rahmen der kontinuierlichen Erhebung der Kundenzufriedenheit jeden Monat über 2000 Reisende zu ihren Erlebnissen und bitten sie um Beurteilung der Leistungen der SBB: Was habe ich erlebt? Was hat mich gestört? Was könnte man besser machen?

Ein effizientes Feedback-Management ist nicht nur ein Instrument besserer Kundenbindung, sondern dient uns vor allem als fundamentale Quelle, um zu lernen und uns zu verbessern. Den Spiegel, den uns unsere Kunden vorhalten, wollen wir als Chance nutzen. Bei unserer täglichen Arbeit von heute. Und bei unserer Planung für morgen.

Kundinnen und Kunden der SBB stehen im Zentrum dieses Geschäftsberichtes. Wir haben sieben von ihnen gebeten, uns über ihre Erfahrungen mit der SBB zu erzählen und uns auch ganz konkret zu sagen, wo wir aus ihrer Sicht noch besser werden können. Diese Kundenstimmen sind ein spontanes Zeugnis über die im letzten Jahr erbrachten Leistungen und über die vielfältigen Erwartungen an unser Unternehmen. Daran werden wir gemessen, denn zufriedene Kunden sind unser wichtigstes Kapital.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Umwelt: energiesparende Mobilität und Beitrag zum Klimaschutz.

Die SBB steht für umweltfreundliche Mobilität. Wer mit dem Zug reist und für den Gütertransport die Schiene wählt, entscheidet sich für die umwelt- und klimafreundlichste Form der Mobilität. Mit einem unternehmensweiten Energiesparprogramm will die SBB den Energieverbrauch in den nächsten Jahren weiter senken. Das Umweltmanagement in einzelnen Geschäftsbereichen wurde im Berichtsjahr professionalisiert und die Lärmsanierung wurde vorangetrieben. Auch die freiwillige Ausrüstung der Diesellokomotiven mit Partikelfiltern wurde fortgeführt. Schweizweit ist die SBB Vorreiterin in professioneller Umweltbaubegleitung.

Bahnfahren als aktiver Klimaschutz.

Die Bahn befördert Personen und Güter energiesparend. Dank ihren eigenen Wasserkraftwerken kann die SBB einen grossen Teil ihres Strombedarfs aus erneuerbaren Energiequellen decken. Die SBB leistet so einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zum haushälterischen Umgang mit Energie. Wer von anderen Verkehrsmitteln auf die Bahn umsteigt, reduziert den Energieeinsatz, verringert den Ausstoss von Kohlendioxid (CO₂) und belastet die Luft weniger mit Schadstoffen wie Stickoxiden und Dieselrusspartikeln. Bahnfahren ist somit aktiver Klima- und Umweltschutz.

Trotz ihrer hervorragenden Klimabilanz erzeugt auch die SBB Klimagase. Der Zugbetrieb ist unter Berücksichtigung aller indirekten Emissionen für 63 000 Tonnen CO₂ verantwortlich. Dies hauptsächlich durch den Einsatz von dieselbetriebenen Fahrzeugen für das Rangieren, die Nahzustellung von Gütern und den Unterhalt der Gleise. Bei den Gebäuden stammten knapp 53 000 Tonnen CO₂ aus der Heizung und rund 21 000 Tonnen aus dem Stromverbrauch. Benzin- und Dieselverbrauch der Trassenfahrzeuge ergeben in Summe knapp 9 000 Tonnen CO₂.

Energie noch effizienter genutzt.

Um eine Person hundert Kilometer weit zu transportieren, verbrauchte die SBB 2007 durchschnittlich rund 9,2 kWh Endenergie. Dies entspricht einem Benzinverbrauch von 1,1 Liter auf hundert Kilometer. Im Güterverkehr benötigte die SBB für den Transport über hundert Kilometer pro Tonne durchschnittlich rund 6,9 kWh Endenergie. Das sind umgerechnet 0,7 Liter Diesel.

Die SBB vermochte den Energieverbrauch zum Antrieb der eigenen Fahrzeuge in der Schweiz mit 1818 GWh knapp unter dem Niveau des Vorjahres (1827 GWh) zu halten. Im Personenverkehr gelang es, dank der hohen Nachfrage und der damit verbundenen Auslastung die Energieeffizienz zu verbessern. Im Güterverkehr blieb der spezifische Verbrauch in der Schweiz weitgehend stabil.

Hohe Eigenproduktion. Der von der SBB benötigte Strom stammt überwiegend aus Wasserkraft: 70 % des Energiekonsums aller Bahnstromkunden wurden 2007 über die hydraulische Produktion in eigenen Wasserkraftwerken und in Partnerwerken der SBB abgedeckt. Den übrigen Bedarf deckte die SBB über ihre Beteiligungen an französischen Kernkraftwerken sowie mit Zukäufen auf dem freien Markt ab.

In den kommenden Jahren wird die SBB ihre Verkehrsleistungen weiter ausbauen. Ein noch dichteres Fahrplanangebot, höhere Verkehrsgeschwindigkeiten der Züge und längere Tunnelstrecken, aber auch die

fortschreitende Klimatisierung des Rollmaterials erhöhen den Energieverbrauch der SBB zusätzlich.

Energiesparprogramm lanciert. Um diesem Trend entgegenzuwirken und einen Beitrag zu den Energieeffizienzzielen des Bundes zu leisten, hat die SBB 2007 ein unternehmensweites Energiesparprogramm lanciert. Damit sollen bis 2015 10 % Energie eingespart werden. Als Vorbereitung dazu hat die SBB den Energieverbrauch von Gebäuden und Anlagen, aber auch des Zugverkehrs detailliert analysiert und Einsparpotenziale massnahmenbezogen eruiert. So liegt ein Schwerpunkt dieses Programms in der energiesparenden Fahrweise und Betriebsführung. Parallel sind energetische Optimierungen auf Triebfahrzeugen und Reisezugwagen sowie Energiesparmassnahmen im Gebäudepark vorgesehen.

Weniger Lärm.

Nachdem die Flotte der Reisezugwagen schon seit zwei Jahren praktisch vollständig mit lärmarmen Bremsystemen verkehrt, konnte im letzten Jahr der Anteil lärmarmen Fahrzeuge auch im Güterverkehr weiter gesteigert werden. Dank der Lärmsanierung von 1283 Güterwagen sowie dem Ersatz älteren Rollmaterials sind inzwischen bereits 50 % der Güterwagenflotte mit lärmarmen Bremssystemen ausgerüstet. Bis 2009 werden die Sanierungsarbeiten abgeschlossen sein.

Die SBB setzt sich seit langem auch im internationalen Umfeld für die Sanierung des Rollmaterials ein. In diesem Zusammenhang kommt dem Beschluss des deutschen Bundestages, in den kommenden Jahren die Lärmsanierung von Rollmaterial finanziell zu unterstützen, erhebliche Bedeutung zu. Damit wurde ein wichtiges Signal gesetzt in Richtung einer internationalen Güterwagen-Lärmsanierung. Namentlich für die Anwohnerinnen und Anwohner der Transitkorridore zeichnet sich damit eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation ab: Rund 60 % der auf den Transitstrecken der Schweiz verkehrenden Güterwagen sind heute nicht lärmsanierte ausländische Güterwagen.

Der Bau von Lärmschutzwänden und -bauwerken verlief 2007 weitgehend termingerecht. So konnten beispielsweise gleichzeitig mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels die entsprechenden Lärmschutzmassnahmen entlang der Strecke zwischen

Visp und Brig realisiert werden. In den Bahnhöfen Zürich-Flughafen und Zürich-Stadelhofen wurden im Berichtsjahr weitere Anlagen zur Bekämpfung des lästigen Kreischens der Züge installiert.

Umwelt und Beschaffung.

Im vergangenen Jahr setzte die SBB im Bereich Beschaffung mehrere Massnahmen zum Schutz der Umwelt und zur Verbesserung der Nachhaltigkeit um. So wurde etwa der Teeröleinsatz für die Imprägnierung der Holzschwellen der Gleisanlagen reduziert. Zudem werden nur noch Schwellen aus FSC-, PEFC- oder Q-Label-Holz verwendet. Bei den dieselgetriebenen Schienen- und Strassenfahrzeugen werden nur noch Fahrzeuge mit Partikelfilter beschafft. Nachdem schon seit 2005 ein wesentlicher Teil der Diesellokomotivflotte mit Partikelfiltern ausgerüstet wurde, werden bis 2010 in weitere Flottenteile entsprechende Filter eingebaut. Der Einkauf Dienstkleider trat 2007 im Bereich der Produktionsethik der Business Social Compliance Initiative (BSCI) bei.

Professionalisierung der Umweltorganisation.

Mit der Zertifizierung des Bereichs «Operating» des SBB Personenverkehrs nach der Norm ISO 14001 wurde 2007 ein wesentlicher Meilenstein in der Professionalisierung der Umweltorganisation erzielt. Der Nutzen des systematischen Umweltmanagements wurde bereits im Rahmen der Aufbauarbeiten sichtbar, indem beispielsweise die Produktvielfalt und Menge von Gefahrenstoffen reduziert und die Gefahrenstofflager neu organisiert wurden. Auch weitere Bereiche des Unternehmens begannen im Berichtsjahr mit dem Aufbau von Umweltmanagementsystemen und führten entsprechende Voraudits durch.

Zur weiteren Professionalisierung klärte das Bahn-Umwelt-Center der SBB die Aufgaben und Verantwortlichkeiten für die Umweltarbeit im Unternehmen und schuf damit die Voraussetzungen für eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Umweltvorteile der SBB.

04	Konzernbericht
14	Strategie/Zielerreichung
16	Leistungen öffentl. Hand
18	Was Kunden wünschen
20	Umwelt
22	Personal/Soziales
28	Sicherheit
31	Risikomanagement
32	Informatik
34	Pensionskasse
36	Personenverkehr
46	Güterverkehr
56	Infrastruktur
66	Immobilien
76	Corporate Governance
87	Jahreschronik
91	Finanzbericht

Personal/Soziales: Leistungssteigerung dank den Mitarbeitenden.

Mit grossem Engagement und hoher Kompetenz ermöglichten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die 2007 erreichten Leistungssteigerungen der SBB. Nie war die Leistung pro Mitarbeiter höher als im letzten Jahr. Die Zahl der Mitarbeitenden reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht. Die allgemein gute Wirtschaftslage und die damit verbundene angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt führten dazu, dass die SBB die geplanten Rekrutierungen nicht in vollem Umfang realisieren konnte.

Leichter Rückgang der Zahl der Mitarbeitenden. Die SBB beschäftigte 2007 im Jahresmittel 27 438 Mitarbeitende (Vollzeitstellen inkl. Tochtergesellschaften), 495 Mitarbeitende weniger als im Vorjahr. Grund für den Rückgang war die überdurchschnittlich hohe Zahl von Mitarbeitenden im Stammhaus SBB, die 2006 in den freiwilligen vorzeitigen Ruhestand wechselten (768). Sie profitierten von den günstigeren Konditionen des Leistungsprimats der Pensionskasse SBB. Per 1. 1. 2007 vollzog die Pensionskasse den Wechsel ins Beitragsprimat. Zwar kletterte der Personalbestand 2007 dank zahlreicher Neueinstellungen über den Jahresendbestand 2006, erreichte aber im statistischen Jahresmittel nicht das Niveau des Vorjahres.

Gleichzeitig konnte die SBB 2007 die geplanten Rekrutierungen nicht in vollem Umfang realisieren. Insbesondere die Suche nach hoch qualifiziertem Fachpersonal erwies sich auf einem ausgetrockneten Arbeitsmarkt als aufwendig. Erschwert wurde die Stellenbesetzung durch die ungelösten Probleme der Pensionskasse SBB, welche die Attraktivität der SBB auf dem Arbeitsmarkt spürbar belasten.

Vielfältiges Unternehmen. 2007 waren bei der SBB Menschen aus 80 Nationen in über 150 Berufen tätig. Der Ausländeranteil lag wie im Vorjahr bei 10,5%. Im Ausland beschäftigte die SBB 526 Mitarbeitende. Nach wie vor tief liegt der Anteil der weiblichen Mitarbeitenden: Mit 13,32% lag der Frauenanteil im Jahresmittel deutlich über dem Vorjahr (12,68%).

Engagement für Mitarbeitende.

Weniger Mitarbeitende in der beruflichen Neuorientierung. 2007 begleitete die SBB 187 Mitarbeitende, die ihre Stelle verloren, in der beruflichen Neuorientierung. Das sind deutlich weniger Mitarbeitende als im Vorjahr (388). Einerseits blieben grössere personalrelevante Reorganisationen aus, andererseits bewährte sich die frühzeitige Beratung: Gut die Hälfte der Betroffenen fand eine Lösung, bevor die Stelle aufgehoben wurde. Insgesamt traten 71 Personen neu ins Programm Neuorientierung und Arbeit ein, 133 Personen verliessen das Programm mit einer internen oder externen Lösung. Die SBB investierte CHF 24,2 Mio. in das Programm – vorwiegend über Rückstellungen im Rahmen von Restrukturierungen.

Aktive Personalentwicklung. Für die SBB ist die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden ein zentrales Anliegen. 2007 wurden 220 bereichsübergreifende Seminare und Trainingsprogramme durchgeführt. Hinzu kamen zahlreiche interne und externe fachspezifische Aus- und Weiterbildungen. Die SBB führte 2007 ein neues Nachfolgemanagement ein. Es fokussiert die Besetzung der rund 60 Schlüsselpositionen im Unternehmen. Dank des neuen Prozesses sowie neuer Instrumente kann sich die Geschäftsleitung an den Management-Development-Konferenzen vertieft mit der Nachfolgesituation und den daraus resultierenden Entwicklungsmassnahmen für interne Kandidatinnen

und Kandidaten auseinandersetzen. Darüber hinaus bereiteten sich knapp 260 Mitarbeitende im Rahmen interner Kadernachwuchsprogramme auf neue Führungsaufgaben vor.

Die SBB bildete 2007 mehr Lernende aus. Beim Ausbildungsverbund login waren im Auftrag der SBB im Jahresmittel 1286 Lernende unter Vertrag (2006: 1199). 369 Lernende schlossen ihre Ausbildung im Sommer ab, 470 nahmen sie neu auf.

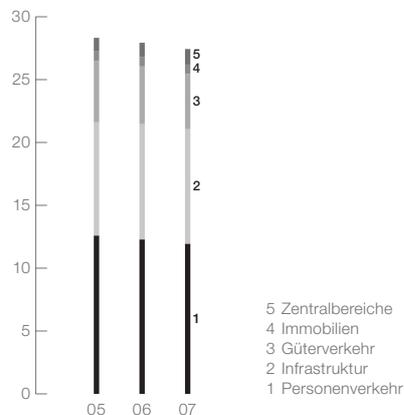
Weniger Krankheitstage. Die Anstrengungen für ein besseres Gesundheitsmanagement zeigten weiter Wirkung: Neben den Berufs- und Freizeitunfällen ging auch die Zahl der durch Krankheit und Unfall bedingten Fehlertage auf durchschnittlich 12,1 Kalendertage (-11 %) erneut zurück. 2001 hatte die durchschnittliche Absenz noch bei 16,9 Kalendertagen gelegen und reduzierte sich seither um knapp 30 %¹. Zur weiteren Verbesserung insbesondere bei den Langzeitabsenzen investierte die SBB 2007 in den Aufbau eines professionellen Case-Managements. Die Fallführung bringt ab 2008 neue Abläufe in der Reintegration und eine enge professionelle Begleitung der Betroffenen. Ziel ist es, die Erwerbsfähigkeit der Mitarbeitenden zu erhalten und zu fördern, um Invalidisierungen zu vermeiden.

Stabile Sozialpartnerschaft.

Neuer GAV bringt Stabilität. Der neue Gesamtarbeitsvertrag GAV, der 2007 in Kraft trat, brachte Stabilität und festigte die Sozialpartnerschaft. Wegen des späten Verhandlungsabschlusses Ende 2006 konnte die SBB die Produktionsvorteile der neuen 41-Stunden-Woche erst auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 in allen Bereichen richtig nutzen. Die mit dem GAV erfolgte Modernisierung des Zulagenwesens wird sich für die SBB in den nächsten Jahren zunehmend positiv auswirken, wenn die langjährigen Einkommensgarantien schrittweise auslaufen. Rund 550 Mitarbeiter konnten vom neuen Vaterschaftsurlaub profitieren.

Entwicklung Personal nach Divisionen und Bereichen

Vollzeitbeschäftigte in Tausend inklusive Tochtergesellschaften (Jahresmittel)



Branchen-GAV. Im Arbeitgeberverband Normalspurbahnen engagiert sich die SBB für einen Branchen-GAV. Unsicherheiten über die Allgemeinverbindlichkeit eines solchen Vertrags sowie dessen Geltungsbereich verzögerten die Verhandlungen mit den Sozialpartnern. Ende 2007 einigten sich die Parteien darauf, 2008 einen Branchen-GAV für den Personenverkehr und nach weiteren Abklärungen eventuell auch für den Güterverkehr auszuarbeiten.

Lohnverhandlungen. Bei den Verhandlungen für die Löhne 2008 einigten sich die Sozialpartner auf drei Massnahmen im Umfang von insgesamt 2,8 % der Lohnsumme. Sie beinhalten eine generelle Lohnerhöhung von 1,8 %, individuelle Erhöhungen aufgrund der Personalbeurteilung von 0,4 % sowie eine einmalige Prämie von 500 Franken für alle Mitarbeitenden (0,6 % der Lohnsumme). Die SBB plant, das Lohnsystem künftig noch vermehrt leistungs- und ergebnisorientiert zu gestalten.

¹ Die SBB rechnet mit Kalender- und nicht mit Arbeitstagen. Zudem verbleiben Langzeitabwesende aus versicherungstechnischen Gründen während voller zweier Jahre auf der Lohnliste. Deshalb sind die entsprechenden SBB Werte nur bedingt mit Werten anderer Unternehmen vergleichbar.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Der Wunsch von Gabi Hildesheimer (52), aus Zürich,
Geschäftsleiterin «Öbu – Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften».

«Ich gehe davon aus, dass in den nächsten Jahren die Nachfrage nach den SBB Angeboten weiter stark zunehmen wird. Wir bei der Öbu motivieren unsere 300 Mitgliedunternehmen, wo immer sinnvoll, die Bahn zu benutzen – im Personen- wie auch im Güterverkehr. Dafür wünsche ich mir eine dynamische SBB, die rechtzeitig das Nötige tut, um die wachsenden Bedürfnisse erfolgreich und kundenfreundlich aufzufangen. Qualitativ und quantitativ. Umweltfreundlichkeit soll dabei nicht das einzige Argument sein. Ich wünsche mir auch, dass sich die SBB noch stärker nach den ganzheitlichen (Mobilitäts-)Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden richtet. Das heisst zum Beispiel Steckdosen und Internetzugang in den Zügen. Das fehlt weitgehend. Oder: Noch bessere Angebote im Bereich der kombinierten Mobilität, beispielsweise Velos zum Ausleihen. Mich stört auch, dass man mit Billigfliegern meist günstiger in die europäischen Städte reist als mit dem Zug. Das ist unverständlich. Denn die gute Ökobilanz ist ein wesentliches Markenzeichen der Bahn. Wie die SBB dieses schwierige Problem lösen soll, kann ich mir allerdings nicht recht vorstellen. Aber wünschen ist hier ja erlaubt!»

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Wie die SBB Wünsche erfüllt

Mit der Bahn fahren und mit der Bahn transportieren ist der beste Beitrag zum Klimaschutz. Gewinnt die Bahn Marktanteile, gewinnt die Umwelt. Auch deshalb setzt sich die SBB mit aller Kraft dafür ein, dass die steigende Nachfrage durch Investitionen in das Rollmaterial und durch den gezielten Ausbau der Infrastruktur – auch als Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) bekannt – befriedigt werden kann.

Zum Umweltengagement der SBB gehört auch der forcierte Bau von Abstellplätzen für Zweiräder und die Möglichkeit, SBB Velos oder die Fahrzeuge von Mobility gleich am Bahnhof zu mieten. Und nicht zuletzt sorgt eine enge Zusammenarbeit mit weiteren öV-Betreibern für eine durchgehende Mobilitätskette ohne Lücken. Denn je einfacher der Umstieg vom einen aufs andere Transportmittel, desto häufiger wird der öffentliche Verkehr bevorzugt und die Umwelt geschont.

Das gilt auch für den grenzüberschreitenden Verkehr. Die SBB hat eine führende Rolle in der Zusammenarbeit mit den europäischen Bahnen übernommen zur Vereinfachung der internationalen Buchungen – um das Reisen auch auf langen Distanzen noch attraktiver zu machen. Zum Internetzugang in den Zügen: SBB und Swisscom arbeiten daran, auf der Strecke Zürich–Bern das schnelle Surfen in den Businessabteilen zu ermöglichen.

- Die Umweltvorteile der Bahn werden laufend ausgebaut, so etwa mit dem 2007 beschlossenen Energiesparprogramm, welches den gesamten Energieverbrauch bis 2015 um zehn Prozent senkt.
- Die Bedürfnisse der Kunden werden mit einem abgestimmten Fahrplan für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz, mit einer integrierten Angebotsplanung über Rollmaterial und Infrastruktur sowie mit kombinierter Mobilität abgedeckt.
- Die SBB übernimmt innerhalb des Zusammenschlusses von Europas tonangebenden Bahnbetreibern Railteam eine Führungsrolle mit dem Ziel, das internationale Reisen so einfach und komfortabel wie möglich zu machen.

Sicherheit: weniger Ereignisse – keine schweren Eisenbahnunfälle.

Der Sicherheit von Kunden und Personal kommt bei der SBB erste Priorität zu. Das Bestreben um grösstmögliche Sicherheit prägt Denken und Handeln des ganzen Unternehmens in hohem Masse. Das bereichsübergreifende Sicherheitsmanagement sorgt für ein hohes Sicherheitsniveau. Dennoch will die SBB die Sicherheit weiter verbessern. Basis dazu bilden die für die Gesamtunternehmung verbindlichen Grundsätze des Verwaltungsrates zur Sicherheit.

Die SBB blieb 2007 wie bereits in den drei Vorjahren vor schweren Unfallereignissen, bei denen Kundinnen und Kunden schwer verletzt oder gar getötet worden wären, verschont. Allerdings ereignete sich kurz vor Jahresende in Zürich ein Unfall, bei dem eine Zugbegleiterin der SBB von einem durchfahrenden Zug tödlich verletzt wurde.

Zusammenstösse von Zügen. Im Berichtsjahr 2007 wurden – gemessen nach Kriterien, die der Bund als Eigner der SBB festlegt – insgesamt 31 Zusammenstösse und Anpralle von Zügen mit mittlerem und grossem Risikopotenzial registriert (Vorjahr 35). Pro Million Trassenkilometer sind das 0,2 Ereignisse. Dieser Wert entspricht dem Durchschnitt der drei vorangegangenen Jahre und liegt unter dem Vorjahreswert (0,23 Zusammenstösse pro Million Trassenkilometer). Die Vorgabe des Bundes, wonach der heutige hohe Sicherheitslevel zu halten ist, wurde bezüglich Zusammenstösse somit erreicht. Zusammenstösse zwischen zwei Zügen mit schweren Personen- oder Sachschäden auf dem SBB Netz mussten 2007 keine registriert werden. Bei den erwähnten 31 Zusammenstössen mitgezählt wurden auch Naturereignisse (z.B. Erde/Steine auf Schiene) sowie Unfallereignisse, die durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen und durch Dritte verursacht wurden (z.B. Zusammenstoss mit Strassenfahrzeugen im Gleisbereich) und bei denen die SBB mitbetroffen war. 21 der 31 Zusammenstösse betrafen solche Fälle.

Nicht mitgerechnet wurden Bagatellfälle wie Kollisionen von Zügen mit kleineren Gegenständen wie etwa im Schienenbereich deponierten Velos oder herumliegendem Holz. Inklusiv solcher Bagatellfälle ergaben sich 2007 durchschnittlich 1,52 Zusammenstösse pro Million Trassenkilometer.

Glücklicherweise glimpflich verliefen der Zusammenstoss eines Güterzuges mit einem Ladekran im Profil des für den Zugverkehr nicht gesperrten Betriebsgleises in Wädenswil sowie eine Flankenfahrt zwischen einem Güterzug und einer S-Bahn-Komposition in Winterthur. In beiden Fällen blieb es beim Sachschaden.

Entgleisungen von Zügen. 2007 ereigneten sich insgesamt 2 Entgleisungen von Zügen. In beiden Fällen hatte die Entgleisung lediglich Sachschaden zur Folge. Im Vorjahr waren 9 Entgleisungen registriert worden. Der entsprechende Durchschnittswert der letzten drei Vorjahre lag bei 6 Entgleisungen.

Personenunfälle Reisender und Dritter. Die Zahl der Personenunfälle mit fahrenden Zügen, bei denen Reisende und Dritte im Zugang zum Gleisbereich in Bahnhöfen und Stationen betroffen waren, lag 2007 mit 15 Fällen leicht über dem Vorjahr (13 Fälle). 11 der 15 Ereignisse sind auf Selbstverschulden und Grobfahrlässigkeit der Opfer zurückzuführen. Hauptursachen waren das unerlaubte Überqueren der Gleise und der unbefugte Aufenthalt im Gleisfeld.

In den letzten Jahren führte die SBB wiederholt Kommunikationskampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit durch. In vielen Bahnhöfen und Stationen wurden zudem gezielte bauliche und organisatorische Massnahmen getroffen, um dem Risiko solcher Unfälle vorzukehren. Zusätzlich reduziert wird das Risiko durch Entwicklungen beim Rollmaterial: Spätestens ab 2016 sollten keine Personenwagen mehr eingesetzt werden, bei welchen die Türen nicht auch bei tiefen Geschwindigkeiten automatisch verriegeln. Durch diese und weitere Massnahmen erhofft sich die SBB in diesem teilweise schwer zu beeinflussenden Bereich eine weitere Verbesserung.

Sanierung der Bahnübergänge. An Bahnübergängen ereigneten sich im letzten Jahr 13 Unfälle (2006 ebenfalls 13). In einem Fall wurde dabei eine Person getötet, in einem zweiten Fall erlitt eine Person schwere Verletzungen. In sieben Fällen waren die betroffenen Bahnübergänge bewacht, fünf davon mit Schranken, zwei mit Blinklichtern bzw. mit einer Ampel.

Gemäss Vorgabe des Bundes sind bis Ende 2014 alle gefährlichen unbewachten Bahnübergänge auf dem SBB Netz zu sichern bzw. aufzuheben. Die SBB hat sich zum Ziel gesetzt, bereits bis 2012 alle gefährlichen Bahnübergänge zu sanieren. Im Jahre 2007 wurden 37 Niveauübergänge saniert, für 2008 ist die Sanierung von weiteren 35 Übergängen vorgesehen.

**Sicherheit der Mitarbeitenden:
Level gehalten – deutlich weniger Ausfalltage.**

Berufsunfälle. Die Arbeitssicherheit der Mitarbeitenden ist eine tragende Komponente der Sicherheit und ein wichtiger Anhaltspunkt für die Qualität der Sicherheitskultur im Unternehmen. Nach den erfreulichen Ergebnissen der letzten Jahre mit einer kontinuierlichen Reduktion der Arbeitsunfälle von 8,2 (1996) auf 3,8 (2006) Berufsunfälle pro 100 Mitarbeitenden konnte der hohe Standard in der Arbeitssicherheit auch 2007 mit einem Wert von 3,8 gehalten werden.

Die über Jahre positive Unfallentwicklung wirkt sich auch positiv auf die Unfallprämien aus. So senkte die Suva wie bereits im Vorjahr ihre Prämien für den Berufsunfallbereich per 1. Januar 2008 um weitere rund CHF 2,2 Mio. auf insgesamt rund CHF 16 Mio. Gemäss Suva-Vergleichen weist die SBB den besten Arbeitssicherheitswert aller schweizerischen Bahngesellschaften aus.

Weniger Freizeitunfälle. 2007 verursachten SBB Mitarbeitende bei Freizeitunfällen insgesamt rund 44 500 Ausfalltage. Dies sind 7300 Ausfalltage oder 14 % weniger als im Vorjahr. Auch hier ergibt sich eine positive Auswirkung auf die Suva-Prämien, welche per Anfang 2008 um CHF 1,15 Mio. sanken.

Jugendgewalt und gewaltbereite Hooligans.

Gesellschaftliche Entwicklungen prägen Security. Zur Sicherheit bei der SBB gehört auch der Schutz von Reisenden und Mitarbeitenden sowie von Anlagen und Immobilien vor strafbaren Handlungen. Bei dieser Security ist die SBB in hohem Masse von gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen betroffen. Jugendgewalt und gewalttätige Auseinandersetzungen am Rande von publikumsintensiven Sportveranstaltungen prägten diese Entwicklung. Hinzu kommt eine latente und diffuse Terrorgefahr. Solche Ereignisse und Phänomene, über die ebenfalls die Medien ausführlich berichten, bestimmen auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Kundinnen und Kunden der SBB. Der bewährte Massnahmenverbund mit Bahnpolizei, Videoüberwachung und dem Gewaltpräventionsprogramm RailFair 2007 wurde weiterentwickelt.

Jugendgewalt. Die zunehmende Gewaltbereitschaft von Jugendlichen und jungen Erwachsenen belastet auch die SBB. Auffallend ist nicht nur die Anzahl solcher Ereignisse, sondern auch das immer grössere Aggressionspotenzial bei der Gewaltausübung. Die Taten geschehen vielfach unter Alkohol- oder Drogeneinfluss. Vermehrt werden auch Stichwaffen eingesetzt. Bei der SBB ist insbesondere das Zugpersonal von Gewalt und Aggressionen betroffen. Massnahmen (z.B. Verhaltensschulungen) zum Schutz der Mitarbeitenden wurden in Zusammenarbeit mit externen Spezialisten entwickelt und umgesetzt.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Gewalt unter Fans. Immer mehr Gewaltbereitschaft begegnet die SBB auch im Zusammenhang mit publikumsintensiven Sportveranstaltungen, insbesondere bei Fussballspielen. Die Problemstellung der Hin- und Rückreise von gewaltbereiten und aggressiven Hooligans ist komplex und mehrdimensional. Auch hier spielen Alkohol und gruppendynamische Prozesse eine zentrale Rolle. Für die SBB steht beim Transport von Fussballfans die Trennung der «Risikofans» von den Regelreisenden im Vordergrund. Dazu werden für jeden Anlass risikogerechte und an die jeweiligen Verhältnisse angepasste Sicherheitsdispositive erarbeitet. Zu dem Konzept bei Risikoevents gehören auch Fankontakte und Fanbetreuung, der Einsatz von Extrazügen mit attraktiver Preisgestaltung sowie die Begleitung dieser Züge durch Bahnpolizei und speziell geschultes Zugpersonal.

Sicherheitsgrundsätze des Verwaltungsrates als Grundlage.

Alle Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit basieren auf der seit 2004 unternehmensweit gültigen Sicherheitspolitik. Diese wurde im Berichtsjahr durch verbindliche Grundsätze des Verwaltungsrates SBB zur Sicherheit präzisiert und mit zwei neuen Fachbereichsrichtlinien der SBB im Bereich Safety und Security, welche u.a. die Verantwortung für die Sicherheit im Unternehmen klar zuordnen, konkretisiert. Folgende Punkte sind in den Sicherheitsgrundsätzen des Verwaltungsrates SBB festgelegt:

Sicherheitsmanagementsystem – hohes Sicherheitsniveau halten. Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagementsystem (SMS) sorgt die SBB dafür, dass der erreichte hohe Sicherheitsstandard für Kunden und Personal erhalten bleibt. Das Sicherheitsniveau entspricht dabei den Vorgaben des Bundes als Eigner der SBB. Durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Sicherheitsrisiken wird das Vertrauen von Kunden, Mitarbeitenden und Behörden in die SBB weiter gestärkt und damit ein wichtiger Beitrag zum Unternehmenserfolg geleistet. Das SMS hilft wesentlich mit, die Entwicklung von Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, und gewährleistet einen professionellen Umgang mit Restrisiken. Die Fokussierung auf risikovermindernde Massnahmen, die ein möglichst opti-

males Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, stellt sicher, dass das Sicherheitsniveau gehalten und falls nötig verbessert werden kann und so die nötigen Ressourcen vorhanden sind, um zusätzliche Risiken zu senken. Das SMS der SBB besteht im Kern aus einem rückgekoppelten Safetymanagementprozess mit folgenden vier zentralen Elementen:

- Messsystem zwecks Feststellung des Sicherheitslevels
- Risikomanagement zur Beurteilung des Sicherheitslevels
- Soll-Ist-Vergleich mit Festlegung des Handlungsbedarfs
- Umsetzung mit klar definierten Verantwortlichkeiten, Regeln und sicherheitsrelevanten Prozessen.

Sicherheitskultur im Zentrum. Die SBB pflegt eine Sicherheitskultur, die dazu beiträgt, das festgesetzte Sicherheitsniveau zu erreichen. Der Grundsatz der SBB, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter für die Sicherheit mitverantwortlich ist, ist zentral. Alle Mitarbeitenden und insbesondere die Führungskräfte sind Vorbild für ein sicheres Verhalten.

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

Gute Sicherheitskultur als Basis. Eine gute Sicherheitskultur in einem Unternehmen ist Basis für einen hohen Sicherheitsstandard für Kunden und Mitarbeitende. Die Sicherheitsparameter der SBB sind gut. Die SBB erreicht die hochgesteckten Sicherheitsziele. Dennoch legt das Unternehmen grossen Wert darauf, die Sicherheit weiter zu verbessern. In einem zunehmend schwierigen Geschäftsumfeld setzt die SBB alles daran, den zu Recht hohen Sicherheitsansprüchen von Kunden und Personal auch künftig zu entsprechen.

Risikomanagement: Steuerung und Überwachung von Risiken.

Um Risiken frühzeitig erfassen, analysieren, bewerten und steuern zu können, betreibt die SBB ein zwischen dem Konzern und den operativen verantwortlichen Divisionen abgestimmtes Risikomanagementsystem. Es beruht auf dem Grundsatz, dass Risk-Management eine originäre Aufgabe der linienverantwortlichen Führungskräfte darstellt.

Seit 2003 betreibt die SBB auf Stufe Konzern ein an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung ausgerichtetes und auf die strategische Planung abgestimmtes Risk-Management. Die Risikoeinschätzung stützt sich im Wesentlichen auf standardisierte Interviews mit 43 Linienverantwortlichen. Dabei bilden die Risikolandschaft und die Risikobeurteilungsmatrix den Massstab für eine standardisierte Risikobeurteilung.

Die interviewten Linienverantwortlichen sind verpflichtet, die in ihrem Verantwortungsbereich bestehenden Risiken systematisch zu erfassen, zu dokumentieren und mit geeigneten Massnahmen zu steuern. Die 2007 durchgeführte Interviewrunde liess Fortschritte beim Aufbau dieser operativen Risk-Management-Systeme auf der Stufe der einzelnen Divisionen und Geschäftsbereiche erkennen. In verschiedenen Bereichen ist die systematische operative Risikoerfassung und -steuerung noch ungenügend.

Gestützt auf das Ergebnis einer breit durchgeführten internen Revision sind eine ganze Reihe von beschlossenen Massnahmen in Umsetzung. Die Qualität der operativen Risikoerfassung sollte sich dementsprechend 2008 in den beanstandeten Bereichen deutlich verbessern.

Anhand der Ergebnisse der Einzelinterviews nahm die Geschäftsleitung SBB im Juni 2007 eine kollektive Einschätzung der aktuellen Risikosituation der SBB vor. Für die wesentlichsten erkannten Risiken wurden Massnahmen zur Risikosteuerung festgelegt. Im Anschluss an die Aussprache informierte die Geschäftsleitung den Verwaltungsrat mit dem Corporate Risk Report über die Risikoexposition der SBB und über den Stand der Umsetzung der beschlossenen Massnahmen.

04	Konzernbericht
14	Strategie/Zielerreichung
16	Leistungen öffentl. Hand
18	Was Kunden wünschen
20	Umwelt
22	Personal/Soziales
28	Sicherheit
31	Risikomanagement
32	Informatik
34	Pensionskasse
36	Personenverkehr
46	Güterverkehr
56	Infrastruktur
66	Immobilien
76	Corporate Governance
87	Jahreschronik
91	Finanzbericht

Informatik: nah beim operativen Geschäft für die Kunden.

Die Informatik unterstützt den Bahnbetrieb zunehmend in den Kernbereichen und ist damit heute ein integrierter Bestandteil der Leistungserbringung der SBB für die Kundinnen und Kunden. Die SBB Informatik entwickelt bestehende Technologien weiter, setzt neue ein und trägt so wesentlich zur Steigerung der Transportkapazität sowie zur Verbesserung der Kundeninformation bei. Als zentraler Teil der Informatikstrategie wurde ein professionelles Enterprise-Architektur-Management etabliert, um die zunehmende Komplexität zu beherrschen.

Geschäft vorantreiben.

Praktisch jeder Geschäftsprozess ist heute technologiegetrieben: 60 % der Billette werden mit Ticketautomaten, Web- und Handyticketing selbst bedient verkauft, die Kundeninformation erfolgt mittels automatischen Gleisanzeigen und Lautsprecherdurchsagen, und die Produktion wird durch zahlreiche Planungs- und Steuerungssysteme unterstützt. Die IT hat sich damit zu einem wichtigen Produktionsfaktor entwickelt. Ein längerer IT-Ausfall würde namhafte Umsatzeinbussen nach sich ziehen und das SBB Geschäft stark beeinträchtigen.

Railteam Broker. Mit dem Railteam Broker hat die SBB Informatik den Auftrag erhalten, eine Vision von Railteam – der Allianz führender europäischer Bahnunternehmen – umzusetzen, um zukünftig Geschäfts- und Freizeitreisenden einen «High Speed»-Service unter einem Dach anzubieten. So soll das Reisen in Europa mithilfe des Railteam Brokers noch einfacher und komfortabler werden. Ein integriertes System, das Sitzplatzverfügbarkeiten, Preisübersicht und den Verkauf von Tickets des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bereitstellt, wird unter der Projektleitung der SBB Informatik entwickelt. Mittels eines iterativen Entwicklungsprozesses wird sichergestellt, dass die Kundinnen und Kunden im internationalen Bahnverkehr möglichst rasch davon profitieren und dass die Schwierigkeiten der Systemintegration über die beteiligten

Bahnen hinweg reduziert werden. 2009 wird der Broker voraussichtlich allen Bahnreisenden zur Verfügung stehen.

Informatiklandschaft vereinfachen.

In den letzten Jahren hat die Informatik der SBB eine Vielzahl an Anwendungen bereitgestellt nach dem Muster: Ein neues Bedürfnis führt zu einem neuen Projekt, führt zu einer neuen Anwendung. Heute existieren über tausend Anwendungen mit nur teilweise bekannten Abhängigkeiten sowie einer grossen Anzahl eingesetzter Technologien. Weiterhin zeichnet sich die Informatiklandschaft der SBB durch hohe Daten- und Funktionsredundanzen aus. Die SBB verfügt heute über eine komplexe und in verschiedenen Bereichen nicht mehr zeitgemässe Informatiklandschaft. So wird im ersten Semester 2008 endlich das in den 80er-Jahren als grosse Innovation eingeführte MEMO (Host-Mail-System) abgelöst, womit eines der letzten Systeme dieser Art in Europa ausgedient hat. Die Bereinigung der bestehenden Heterogenität stellt die SBB Informatik in den nächsten Jahren vor grosse Herausforderungen.

IT-Masterplan und Architekturmanagement. Aus dieser Ausgangslage ergeben sich für die SBB Informatik zwei wesentliche Handlungsfelder: Zum einen muss die Sanierung der Altlasten (Komplexitätsschulden) vorangetrieben werden. Mit dem IT-Masterplan – einer

breit angelegten Bereinigungsaktion – wurde die Sanierung der gesamten IT-Landschaft Mitte 2007 initiiert. Dabei werden, verteilt über fünf Jahre, erhebliche Mittel investiert, wobei es in einem ersten Schritt vor allem um grundlegende Technologiebereinigungen (insbesondere Plattformen) geht. Der Sanierungserfolg wird mit geeigneten KPIs (Key Performance Indicators) gemessen und periodisch bewertet. Zum anderen gilt es, neue Komplexität zu vermeiden, wofür das Architekturmanagement zuständig ist. Dieses verantwortet die nachhaltige Planung, Steuerung und Entwicklung der gesamten Informatiklandschaft – stets basierend auf den Anforderungen des operativen Geschäfts für die Kunden. Das Architekturmanagement sorgt entsprechend für eine optimale Verzahnung von Business und IT.

Ausrichtung auf Geschäftsprozesse.

SBB und Informatik sind komplex. Die Gefahr, den Überblick und damit die Steuerung der vielen Applikationen, Daten, Plattformen und Schnittstellen zu verlieren, ist gross. Daher haben sich die Informatikverantwortlichen in allen Bereichen des Unternehmens im Laufe des letzten Jahres entschieden, ihre Arbeiten im Rahmen sogenannter Geschäftsdomänen zu fokussieren. Eine Domäne ist ein prozessbezogenes, abgrenzbares Gebiet (oder Feld), das der Informatik hilft, Geschäftsprozesse, Anwendungen, Daten und Funktionen zu kategorisieren und weiterzuentwickeln. Damit erarbeitet die IT in enger Zusammenarbeit mit den Divisionen die gesamten SBB Bebauungspläne, die sich nicht mehr an aktueller Struktur oder Organisation orientieren, sondern an den Geschäftsprozessen.

Fundament legen.

Die SBB IT erbrachte 2007 Betriebsleistungen von rund CHF 190 Mio. sowie Projektleistungen von ca. CHF 100 Mio. für die Divisionen der SBB und für Dritte. Ende 2007 waren rund 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der SBB Informatik beschäftigt.

Die erste Hälfte 2007 stand im Zeichen der Konsolidierung der neu eingeführten Systeme, der Bewältigung der Integration der ehemaligen divisionalen IT und der Restrukturierung der SBB Informatik.

Heute arbeiten ca. 23 000 Mitarbeiter der SBB auf 15 900 Arbeitsplätzen und auf rund 500 Kern-Geschäftsapplikationen der SBB Informatik. Die Zahl der SAP-User stieg im Geschäftsjahr markant von 6800 auf 9700 (+43%). Das Projektvolumen nahm um 60% zu.

Der Bereich Finanzen und Controlling wird 2008 aufgrund des stark gestiegenen Projektvolumens und der beiden Grossprojekte Railteam und IT-Masterplan einen Schwerpunkt auf das Controlling der Projekte und deren Auswirkung auf die Betriebskosten legen. Transparenz, Kundennähe und Steuerbarkeit sind zunehmend zentral, um die Kosten im Griff zu steuern. Mit der Einführung eines neuen Verrechnungsmodells, dem Investitionsprozess in SAP (RDI), einer elektronischen Bestellanforderung (BANF) und dem elektronischen Kreditorenworkflow wurden in den letzten zwei Jahren die systemmässigen Voraussetzungen für eine verbesserte Transparenz und Steuerbarkeit geschaffen.

Sicherheit gewährleisten.

Die Informationssicherheit entwickelte sich in den letzten Jahren vom Spezialthema zum Bestandteil nahezu aller geschäftlichen Abläufe. Zunehmend wichtig ist, die vielfältigen ICT-Komponenten im Unternehmen optimal miteinander zu verbinden. Die Sicherstellung von verfügbaren Kommunikationswegen ist dabei von besonderer Bedeutung. Aber nicht alle Kommunikation, welche die SBB empfängt, ist auch erwünscht. Unnötige SPAM-Wellen produzieren dem Unternehmen eine monatliche Abwehrquote von rund zwölf Millionen SPAM-Mails (Tendenz steigend) und stellen eine besondere Herausforderung für Mensch und Technik dar. Die regelmässige Analyse und Optimierung von ICT-Systemen wird basierend auf einem zweckmässigen Risikomanagement vorgenommen. Überprüfungen in Form von Audits tragen zusätzlich zur Identifikation potenzieller Schwachstellen und zur Bewertung von deren Auswirkungen auf die Geschäftsprozesse bei.

Pensionskasse: akuter Handlungsbedarf.

Die Sanierung der Pensionskasse SBB ist nach wie vor ungelöst. Der Deckungsgrad verschlechterte sich im Berichtsjahr erneut. Es besteht akuter Handlungsbedarf. 2007 erzielte die Pensionskasse SBB zwar einen Gewinn von CHF 801,3 Mio., doch wurde das Ergebnis von Sonderfaktoren geprägt. Ohne diese Sonderfaktoren schrieb die Pensionskasse SBB 2007 einen Verlust von CHF 301,6 Mio.

Die Rechnung 2007 der Pensionskasse SBB (PK SBB) schliesst mit einem Gewinn von CHF 801,3 Mio. Der Gewinn beinhaltet zwei Sonderfaktoren:

- Die SBB leistete einen Sanierungsbeitrag zugunsten der aktiven Versicherten von CHF 1493 Mio.
- Mit der Einführung des Beitragsprimats auf den 1. Januar 2007 wurde der Technische Zins bei den Rentenberechtigten von 4 % auf 3,5 % reduziert. Dies erhöhte das Vorsorgekapital dieser Versicherten um CHF 390,1 Mio. und belastete die Betriebsrechnung entsprechend.

Ohne diese Sonderfaktoren ergab das normalisierte Geschäftsjahr 2007 einen Verlust von CHF 301,6 Mio. (Vorjahr: CHF –60 Mio.), wodurch sich das Problem der Unterdeckung erneut verschärfte.

Deckungsgrad von 92,4 %. Ende 2006 hatte sich der Deckungsgrad der PK SBB auf 86,5 % belaufen. Nach Verbuchen der Sonderfaktoren lag der Deckungsgrad damals bei 94,5 %. Per 31. Dezember 2007 wies die PK SBB einen Deckungsgrad von 92,4 % aus. Der Fehlbetrag belief sich auf CHF 1099,8 Mio. (Vorjahr: CHF 1901,1 Mio. resp. CHF 798,2 Mio.).

Performance über Erwartungen. Die PK SBB erzielte 2007 auf den Kapitalanlagen eine Performance von 1,08 % (2006: 5,62 %). Damit lag die PK SBB um 0,31 Prozentpunkte über dem aufgrund der geltenden

Anlagestrategie zu erwartenden Ergebnis. Für ein ausgeglichenes Resultat ist eine Performance von rund 3,5 % nötig.

Die diversifizierte, ausgewogene Anlagestrategie zahlte sich 2007 aus: Die Aktienmärkte erbrachten unterschiedliche Resultate. Während in der Schweiz der SMI mit minus 1,4 % das Jahr beendete, erreichten die schweizerischen Small- und Midcaps eine Performance von gut plus 8 %. Auch Aktien Euroland und Asien waren positiv, USA in CHF und UK schnitten schlecht ab. Obligationen in CHF sowie indirekte Immobilien belasteten das Resultat, die alternativen Anlagen (Hedge Funds, Private Equity und Commodities) zeigten dagegen sehr erfreuliche Resultate. Auf der Währungsseite stand einem leicht stärkeren Euro ein markant schwächerer US-Dollar gegenüber.

Verzinsung von 2,5 %. Aufgrund der finanziellen Situation legte der Stiftungsrat für 2007 eine Verzinsung der Altersguthaben der aktiven Versicherten von 2,5 % fest; das Beitragsprimatsmodell rechnet mit einer durchschnittlichen Verzinsung von 3,5 %.

Keine Teuerungsanpassung der Renten. Auch im Berichtsjahr mussten die Versicherten im Ruhestand auf eine Teuerungsanpassung der Renten verzichten. Die letzte Anpassung der Renten an die Preisentwicklung erfolgte 2004.

Teilsanierung.

Sanierungsbeiträge der Versicherten. Im Jahre 2003 wurde ein Massnahmenpaket zur Sanierung der PK SBB beschlossen. Die Einführung des Beitragsprimats für die aktiven Versicherten auf den 1. Januar 2007 war davon der letzte Teil. Mit dem Beitragsprimat wurden die Beiträge der Versicherten und Arbeitgeber markant erhöht bei gleichzeitig tieferen Leistungen. Dabei wurden auch bisher ungenügend finanzierte Leistungen bei freiwilliger Vorpensionierung und bei Invalidität sowie die Kosten der Verwaltung und des Sicherheitsfonds von gesamthaft gut 50 Millionen Franken pro Jahr eliminiert. Wie erwähnt wurden die Renten der Pensionierten seit 2004 nicht mehr an die Teuerung angepasst.

Sanierungsbeitrag der SBB. All die Massnahmen reichten jedoch nicht, um den Deckungsgrad der PK SBB entscheidend zu verbessern. Dies auch, weil die Rentenbeziehenden, die einen Anteil von 65 % des Vorsorgekapitals ausmachen, nicht weiter zur Sanierung beigezogen werden können. Im Jahre 2006 sicherte die SBB einen Sanierungsbeitrag von CHF 1493 Mio. zu. Der Zinsaufwand für diese Sanierungsleistungen belastete die Unternehmensrechnung 2007 der SBB mit CHF 54,1 Mio.

Weiterer substanzieller Sanierungsschritt nötig. Im Berichtsjahr wurden die Gespräche und Verhandlungen mit dem Bund über einen nachhaltigen Sanierungsbeitrag an die PK SBB weitergeführt. Der Bund liess eine Vernehmlassungsvorlage erarbeiten, die drei mögliche Beitragsvarianten vorsieht, wovon deren zwei einen Deckungsgrad von mindestens 100 % ergeben. Ergänzend waren die Auswirkungen auf die Versicherten und auf die SBB aufzuzeigen, die sich ohne eine finanzielle Beteiligung des Bundes an der Sanierung ergäben. Die Vernehmlassungsvorlage wurde vom Bundesrat 2007 nicht verabschiedet. Zusätzliche Berichte von externen Experten sowie juristische Gutachten unterstützen nicht nur die Berechtigung der Ansprüche gegenüber dem Bund, sie zeigen auch klar die Notwendigkeit eines weiteren substanziellen Sanierungsschritts.

Problemloser Primatswechsel.

Die technische und organisatorische Einführung des Beitragsprimats für die aktiven Versicherten auf den 1. Januar 2007 wurde problemlos vollzogen. Die frühzeitige und umfassende Information bereitete die Versicherten auf den Primatswechsel vor und führte nach 2007 nur zu einem kleinen zusätzlichen Informationsbedarf.

Ausblick.

Die ungelöste Sanierung der Pensionskasse SBB prägt den Ausblick auf das Jahr 2008. Es besteht ein akuter Handlungsbedarf. Ohne Aussicht auf eine Sanierungslösung wird der Stiftungsrat der PK SBB aufgrund der geltenden BVG-Bestimmungen bereits Ende 2008 zwingend weitere Sanierungsmassnahmen treffen müssen. Dies könnte bedeuten, dass SBB und Mitarbeitende einen Einschuss in der Höhe von CHF 1,5 bis 2 Mia. verteilt über zehn Jahre leisten müssten. Dies entspricht ca. neun bis zwölf Lohnprozenten und würde für die Mitarbeitenden de facto eine Lohnkürzung zwischen 4,5 % bis 6 % bedeuten. Zudem müsste bis zur Erreichung des Sanierungsziels die bestehende Mindestverzinsung aufrechterhalten werden, was einer Reduktion der Rentenerwartung um 7 % gegenüber der beim Primatswechsel auf den 1. Januar 2007 in Aussicht gestellten Leistung entspricht.

Die bestehende Situation belastet die Mitarbeitenden und das ganze Unternehmen. Die drohenden zusätzlichen Sanierungsmassnahmen dürften zu erheblichen Spannungen mit den Sozialpartnern führen und die Wettbewerbsfähigkeit der SBB auf dem Arbeitsmarkt ernsthaft gefährden.

Für die SBB und für die Versicherten ist deshalb von zentraler Bedeutung, dass das Vernehmlassungsverfahren so rasch als möglich eröffnet wird und der Bundesrat die entsprechende Botschaft noch im Herbst verabschiedet.

Personenverkehr: Immer mehr Kunden reisen mit der SBB.

7,6 % mehr Kundinnen und Kunden reisten 2007 mit der SBB. Die Verkehrsleistung stieg um 6,1 %. Der Marktanteil im bahnrelevanten Markt erhöhte sich auf 34,6 % (Vorjahr: 33,6 %). Das Jahresergebnis im Personenverkehr liegt mit CHF 193,0 Mio. um 0,4 % unter dem Vorjahr. Der Verkehrsertrag wurde auf CHF 2472 Mio. gesteigert (+7,1 %).

Nie reisten mehr Menschen mit der SBB als im Berichtsjahr: 306,7 Mio. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Reisenden um weitere 7,6 %. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer erhöhte sich auf 15,134 Mia. (+6,1 %). Sowohl im Fern- wie im Regionalverkehr verzeichnete die SBB ein Nachfragewachstum. Durchschnittlich reiste jeder Einwohner der Schweiz 2007 rund 44-mal mit der SBB. Damit bestärkten die Schweizer den Ruf als Europameister des Bahnfahrens.

Das Betriebsergebnis im Personenverkehr SBB belief sich auf CHF 249,5 Mio. (Vorjahr: CHF 250,0 Mio.), das Jahresergebnis auf CHF 193,0 Mio. (CHF 193,7 Mio.). Sondereffekte haben das Vorjahresergebnis stark positiv beeinflusst. Die SBB steigerte den Verkehrsertrag im Personenverkehr um 7,1 % auf CHF 2472 Mio.

Die positive Nachfrageentwicklung als Folge des Angebotsausbaus einerseits und ein striktes Kostenmanagement andererseits führten zu dem guten Spätergebnis.

GA und HTA weiter auf der Erfolgsschiene. Getragen wurde dieser positive Trend von einem weiteren Wachstum im Bereich der Stammkunden. Die Verkäufe von General- und Halbtaxabonnements wurden weiter gesteigert. Ende 2007 waren 344 542 Generalabonnemente (+8,8 %) und 2 124 650 Halbtaxabonnemente (+3,5 %) im Umlauf. Der Verkauf von Tageskarten stieg gar um 21 % auf 935 223 Tageskarten.

Märkte und Marktentwicklungen.

Marktanteile im bahnrelevanten Markt. 2007 steigerte die SBB ihren Marktanteil im bahnrelevanten Markt (Reisen über eine Distanz von mindestens drei Kilometern) gegenüber den anderen Verkehrsträgern auf 34,6 % (Vorjahr: 33,6 %). Der Marktanteil im Pendlergeschäft betrug 36,4 % (35,1 %), im Segment Geschäftsreisen 43,6 % (41,8 %) und im Freizeitverkehr 31,7 % (31,0 %).

Fernverkehr. Die Zahl der im Fernverkehr zurückgelegten Personenkilometer stieg auf 11,24 Mia. Pkm (+5,4 %). Die durchschnittliche Auslastung der Züge im Fernverkehr lag bei 30 %, wobei weiterhin grosse Schwankungen im Tagesverlauf die Auslastung prägen. Die SBB ortet in einer regelmässigeren Verteilung der Auslastung ein grosses Kapazitätspotenzial.

Personenverkehr: das Wichtigste in einem Zug

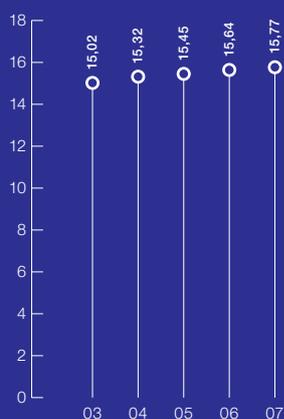
- Noch nie reisten so viele Menschen mit der SBB: 306,7 Mio. Reisende (+7,6 %).
- Ende 2007 waren 344 542 Generalabonnemente (+8,8 %) sowie 2 124 650 Halbtaxabos (+3,5 %) im Umlauf.
- Die Kundenzufriedenheit lag bei 77 %.
- Das Jahresergebnis belief sich auf CHF 193,0 Mio.

Personenverkehr: strategische Ziele

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

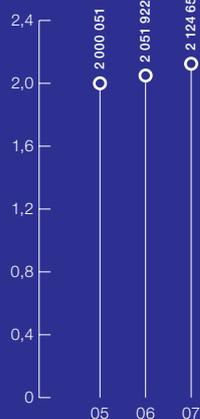
Entwicklung mittlerer Ertrag pro Personenkilometer

Rappen/Personenkilometer

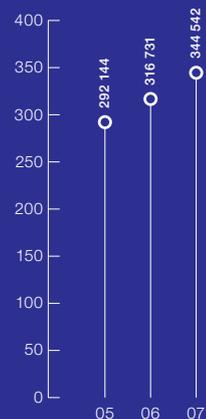


Umlaufentwicklung Halbtax-, Generalabonnement

Anzahl in Umlauf per Ende Jahr
Halbtaxabonnement



GA



SBB Personenverkehr im Überblick

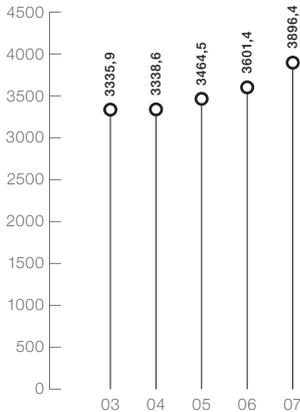
Geldwerte in Mio. CHF	2007	2006	2005
Betriebsertag	3 846,3	3 615,5	3 523,7
davon Verkehrsertrag	2 471,6	2 307,4	2 230,9
Betriebsaufwand	3 596,7	3 365,4	3 391
Betriebsergebnis ¹	249,5	250,0	133,4
Jahresergebnis	193,0	193,7	78,6
Brutto-Investitionen	682,1	590,9	700,3
Mitarbeitende	11 953	12 287	12 605
Verkehrsleistung im Personenverkehr (Mio. Personenkilometer)	15 134	14 270	13 830

¹ nach alter Struktur EBIT

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Entwicklung Verkehrsaufkommen im Regionalverkehr¹

Mio. Personenkilometer



¹ Inkl. Tochtergesellschaften.

Regionalverkehr. Im Regionalverkehr erhöhte sich die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer (inklusive Tochtergesellschaften) auf 3,896 Mia. Pkm (+8,2 %).

In den letzten Jahren sah sich der Regionalverkehr mit sinkenden Abgeltungsleistungen der öffentlichen Hand konfrontiert. 2007 setzte sich dieser Trend nicht weiter fort. Die Abgeltungen wiesen erstmals seit Jahren wieder steigende Tendenz auf. Eine konsequente Qualitätsstrategie im Regionalverkehr SBB mit hohen Investitionen ins Rollmaterial sowie ein allgemein gesteigertes Bewusstsein für den Nutzen des öffentlichen Verkehrs führten zu dieser Entwicklung.

Eine gut funktionierende Transportkette ist ein zentrales Erfolgskriterium im öffentlichen Verkehr. Neben den eigentlichen Bahnleistungen wird sich die SBB im Regionalverkehr künftig noch gezielter um die gesamte Transportkette kümmern und vermehrt als Komplettanbieter auftreten. Beispiel dafür ist die Erfolgsgeschichte der Stadtbahn Zug, bei der Bahn und Bus aus einem Guss den Kunden als abgestimmtes öV-System angeboten werden.

Bonus/Malus. SBB und ZVV vereinbarten 2006 erstmals ein Bonus-/Malus-System. Nachdem die SBB dem ZVV im ersten Jahr einen Malus in der Höhe von CHF 1,75 Mio. bezahlen musste, reduzierte sich der Betrag im Berichtsjahr auf CHF 69 000. Als Anerkennung für die 2007 geleisteten Anstrengungen verzichtete der ZVV auf die Bezahlung des Malus.

Das Land Baden-Württemberg war mit den Leistungen der SBB-Tochtergesellschaft SBB GmbH sehr zufrieden: Die Pünktlichkeit der Züge auf der «Seehas»-Strecke zwischen Konstanz, Singen und Engen lag bei 99,14 %, auch die Sauberkeit der Züge wurde mit 96,8 % sehr gut bewertet. Als Anerkennung der ausgezeichneten Leistung erhielt die SBB GmbH Euro 160 000.

Internationaler Fernverkehr. Seit dem 10. Juni 2007 verkehren auf der Neubaustrecke TGV-Est zwischen Strassburg und Paris die Züge mit Spitzengeschwindigkeiten bis zu 320 km/h. Damit verkürzte sich die Fahrzeit von Zürich und Basel nach Paris um anderthalb Stunden. Dies führte zu einem markanten Anstieg der Kundenfrequenzen auf dieser Strecke.

Die SBB ist mit ihren Beteiligungen an den Gesellschaften Lyria für den Verkehr nach Frankreich, Rhein-alp (Deutschland) und Cisalpino (Italien) gut positioniert.

Darüber hinaus sichert die Mitgliedschaft in der neuen Hochgeschwindigkeits-Allianz Railteam eine optimale Einbindung der SBB in das europäische Hochgeschwindigkeitssystem.

Kein Grossanlass ohne Bahn.

Erfolgreiche Grossveranstaltungen. 2007 fanden in der Schweiz mehrere Grossveranstaltungen mit Zehntausenden von Besucherinnen und Besuchern statt. 50 000 Turnerinnen und Turner reisten im Juni mit der SBB nach Frauenfeld TG ans Eidgenössische Turnfest. Im August besuchten 130 000 Reisende mit der SBB das Eidgenössische Schwingfest in Aarau. Und insgesamt 150 000 Gäste reisten mit der Bahn nach Baden AG an die «Badenfahrt». Daneben fanden in den Stadien von Genf, Basel und Zürich mehrere grosse Rock- und Popkonzerte statt mit Zehntausenden von Musikfans. Bei all diesen Veranstaltungen spielten der öffentliche Verkehr und speziell die SBB die tragende Rolle bei der An- und Rückreise.

Operieren an der Kapazitätsgrenze – verletzliche Verkehrswege.

Die SBB geht davon aus, dass sich die positive Nachfrageentwicklung als Folge des massiven Angebotsausbaus für Bahn 2000 noch zwei bis drei Jahre fortsetzen dürfte. Die mit dem jüngsten Fahrplanwechsel im Dezember 2007 erfolgten weiteren Angebotsausbauten und der damit verbundene Attraktivitätsgewinn der Bahn dürften die Nachfrage weiter stärken. Zusätzlich gefördert wird die Entwicklung durch hohe Treibstoffpreise und durch ein wachsendes Umweltbewusstsein.

Schon heute operiert die SBB im Personenverkehr an der Kapazitätsgrenze. Der dichte Verkehr auf dem intensiv genutzten Schienennetz der SBB erlaubt an Schlüsselstellen des Netzes keinerlei Reserven. Dies führt dazu, dass insbesondere in den Stosszeiten im Pendlerverkehr die Sitzplatzkapazitäten immer häufiger nicht ausreichen. Kleinste Störungen im Betrieb wirken sich blitzartig auf die Pünktlichkeit im gesamten Netz aus.

Neues Rollmaterial und Unterhalt als zukünftige Erfolgsfaktoren.

Die SBB wird alles unternehmen, um die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe möglichst rasch zu beheben. Der Personenverkehr SBB investiert laufend in den Ausbau und die Modernisierung der Flotte. Allein für den Start von Bahn 2000 wurden rund CHF 2,3 Mia. in den Ausbau der Flotte investiert. Jährlich investiert der Personenverkehr SBB rund CHF 640 Mio. Damit soll die steigende Nachfrage so weit als möglich aufgefangen werden.

Die Beschaffung von neuem Rollmaterial stellt veränderte Anforderungen an den Unterhalt der SBB-Fahrzeuge. Die Unterhaltsstrategie sieht bis 2020 Investitionen von rund CHF 560 Mio. in den bestehenden Service- und Unterhaltsanlagen vor. In Oberwinterthur wird ein neues Kompetenzzentrum für Gliederzüge der Typen «Flirt» und «GTW» aufgebaut.

Allein mit Investitionen ins Rollmaterial und in den Rollmaterialunterhalt lassen sich die sich abzeichnenden Engpässe im SBB-Verkehr nicht lösen. Der Ausbau des Schienennetzes ist dringend. Die SBB geht davon aus, dass die eidgenössischen Räte die Ampeln für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur im Rahmen der «ZEB»-Vorlage rasch auf Grün stellen werden. Dennoch wird es acht bis zehn Jahre dauern, bis die entsprechenden Kernprojekte realisiert sein und in vollem Umfang zur Verfügung stehen werden.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Handl.	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Kundenzufriedenheit und Service-Offensive.

Jeden Monat werden von der SBB über 2000 Kundinnen und Kunden zur Zufriedenheit befragt. Die Kundenzufriedenheit erreichte 2007 mit 77 Punkten den Vorjahreswert. Die Befragten bemängelten primär das Preis-Leistungs-Verhältnis sowie ein ungenügendes Sitzplatzangebot.

Auch 2007 setzte die SBB zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit um. So verkehren heute im Fernverkehr in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich zum bestehenden Halbstundentakt 53 Entlastungszüge. Für die Verbesserung der Kundeninformation wurde ein Operation Center aufgebaut; hier besteht weiterhin Handlungsbedarf. 2007 nahm die SBB die Gratisnummer 0800 401 401 in Betrieb für Kundenreaktionen. Mit der schrittweisen Rückkehr der einstöckigen Speisewagen im IC-Verkehr wird die Vereinheitlichung der Dienstleistungen auf dem Zug angestrebt.

Tochtergesellschaften mit Erfolgen am Markt.

Cisalpino (SBB-Beteiligung 50 %). Die Cisalpino-Flotte legte im Jahre 2007 7,3 Mio. Zugkilometer zurück (-1,8 %) und steigerte die Verkehrsleistung um 5,6 % auf 1,501 Mia. Personenkilometer. Der Betriebsertrag stieg um 7,3 % auf CHF 229,5 Mio. Auch im neuen Jahr musste die Cisalpino AG wegen Lieferproblemen der Industrie auf die neuen Neigezüge des Typs ETR 610 verzichten. Diese kommen im Rahmen des Fahrplanwechsels 2008/2009 zum Einsatz.

Tilo (50 %). Auch der grenzüberschreitende Regionalverkehr Schweiz-Italien entwickelte sich erfreulich: Die Verkehrsleistung konnte 2007 um 3,5 % auf 61 Mio. Personenkilometer gesteigert werden.

Thurbo (90 %). Die Thurbo bot im Jahre 2007 12,4 Mio. Zug- und Buskilometer an (+7,8 %) und steigerte die Verkehrsleistung um 14,4 % auf 385,3 Mio. Personenkilometer. Der Gesamtumsatz stieg um 4,4 % auf CHF 150,6 Mio.

Zentralbahn (66 %). Die Zentralbahn-Flotte legte im Jahre 2007 2,5 Mio. Zugkilometer zurück und steigerte die Verkehrsleistung um 1,7 % auf 120,6 Mio. Personenkilometer. Der Betriebsertrag sank (u.a. aufgrund der im Vorjahr verbuchten Versicherungsleistungen) um -0,8 % auf CHF 79,4 Mio.

RegionAlps (70 %). Die RegionAlps-Flotte legte im Jahre 2007 1,6 Mio. Zugkilometer zurück (+0,6 %) und steigerte die Verkehrsleistung um 16,6 % auf 48,3 Mio. Personenkilometer. Der Betriebsertrag reduzierte sich um -9,1 % auf CHF 23,0 Mio.

SBB GmbH (100 %). Trotz des Verlusts der «Seehäselinie» konnte die SBB GmbH das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr verbessern. Die Fahrzeuge der SBB GmbH legten im Jahre 2007 3,2 Mio. Zugkilometer zurück (+3,6 %) und steigerten die Verkehrsleistung um 39,0 % auf 242,2 Mio. Personenkilometer.

RailAway (86 %). Die SBB Freizeittochter RailAway AG verkaufte im Jahre 2007 insgesamt 1 029 258 Freizeitangebote (+1,6 %) und überstieg trotz Strategiewechsel im Eventbereich nach 2006 erneut die Millionengrenze. RailAway erzielte 2007 ohne die Tochtergesellschaft RailAway Incoming GmbH in Stuttgart einen Betriebsertrag von CHF 25,9 Mio. (+2,6 %).

Elvetino (100 %). Die eingeschlagene Qualitätsstrategie bewährte sich 2007, es konnte ein positives Jahresergebnis erzielt werden. Mit der Wiedereinführung der einstöckigen Speisewagen sowie durch eine aktivere Bewirtschaftung der Verkaufsstandorte in den einzelnen RailCities eröffnen sich der Elvetino AG weitere Umsatz- und Ertragspotenziale.

Switzerland Travel Centre STC (67 %). Im Herbst 2007 entschied der STC-Verwaltungsrat, die beim Reiseportal sbb.ch/travel eingegangene Kooperation mit Online Travel Corporation OTC zu beenden. Dank einer raschen Übergangslösung kam es zu keinen grösseren Ausfällen. Zudem konnte das Kerngeschäft weiter ausgebaut werden.

Securitrans Public Transport Security AG (51 %). Securitrans konnte den Betriebsertrag und das Jahresergebnis steigern. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Securitrans leisten tagtäglich einen wichtigen Beitrag für die Sicherheit. Ihre Arbeit wird von den Reisenden überaus geschätzt.

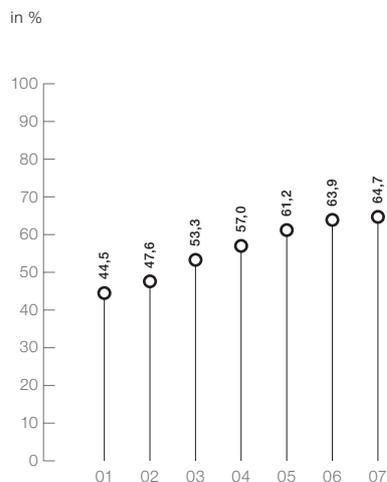
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der Personalbestand im Personenverkehr der SBB (inkl. Tochtergesellschaften und Beteiligungen) ging auch 2007 leicht zurück. Die Zahl der Vollzeitstellen reduzierte sich von 12 287 (2006) auf 11 953 Stellen (-2,7 %). Im Rahmen von Optimierungsprozessen wurden diverse Stellen eingespart.

Ausblick 2008.

Mit dem Fahrplanschritt 2008/2009 im kommenden Dezember sind für den nationalen und internationalen Verkehr weitere Angebots- und Qualitätsverbesserungen geplant. Besonders die Verlegung der ICN-Neigezüge auf die Gotthardachse wird neben Fahrzeitgewinnen erhebliche Komfortsteigerungen und eine integrale Abdeckung mit Speisewagen bringen. Zusätzlich wird der IC-Halbstundentakt Basel–Nonstop–Zürich integral eingeführt, und dank eines neuen IR Aarau–Lenzburg–Zürich entsteht ein Halbstundentakt Lenzburg–Zürich und sorgt damit für zusätzliche Kapazitäten.

Entwicklung Selbstbedienungsanteil Billettverkäufe



Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Der Wunsch von Regula Schenk (24) aus Bern,
Studentin, Inhaberin eines GA-Plus Familia Jugend 2. Klasse.

«Ich reise täglich mit der SBB. Alles in allem bin ich damit auch zufrieden. Aber ich ärgere mich natürlich wie andere auch, wenn ich in den Spitzenzeiten keinen Sitzplatz mehr finde. Hier wünsche ich mir von der SBB mehr Flexibilität: zusätzliche Züge, zusätzliche Wagen und flexibles Personal, das in solchen Fällen Hand bietet für kundenfreundliche Lösungen. Oft hat es ja in der 1. Klasse noch freie Sitzplätze. Ich frage mich auch, ob die SBB nicht generell mehr 2.-Klass- und weniger 1.-Klass-Wagen führen sollte. So könnte man mehr Leute befördern. Als Studentin wünsche ich mir ein spezielles GA, das auf die kleinen Budgets der Studierenden Rücksicht nimmt. Das sind doch die Kundinnen und Kunden der Zukunft. Was mir auch auffällt: Oft ist die Abstimmung zwischen den Zügen der SBB und den städtischen Verkehrsmitteln nicht optimal – zum Nachteil der Kundinnen und Kunden. Und auch nicht optimal sind die Prognosen der SBB im Störungsfall: Sie sind viel zu optimistisch. In Tat und Wahrheit dauert es dann immer länger.»

- Konzernbericht 04
- Strategie/Zielerreichung 14
- Leistungen öffentl. Hand 16
- Was Kunden wünschen 18
- Umwelt 20
- Personal/Soziales 22
- Sicherheit 28
- Risikomanagement 31
- Informatik 32
- Pensionskasse 34
- Personenverkehr 36
- Güterverkehr 46
- Infrastruktur 56
- Immobilien 66
- Corporate Governance 76
- Jahreschronik 87
- Finanzbericht 91



Wie die SBB Wünsche erfüllt

Es ist kein Geheimnis, dass zu den Stosszeiten die Auslastung der Züge teils sehr hoch ist. Die SBB ist sich des Problems bewusst und hat entsprechende Schritte bereits getan. So hat sie etwa die Information über freie Sitzplätze am Anfang und Ende des Zugs verbessert.

Und gerade jüngst wurde mit dem Fahrplanwechsel das Platzangebot einmal mehr gesteigert. Auch die neuen Tageskarten, die erst ab 9 Uhr gültig sind, helfen mit, die Sitzauslastung zu steuern. Ausserdem investiert die SBB jährlich über 500 Millionen Franken in das Rollmaterial. Was den Ausbau der Infrastruktur betrifft, ist die Bahn auf die Politik angewiesen. Entsprechende Vorschläge liegen auf dem Tisch.

Bereits Realität ist der erweiterte Geltungsbereich des GA Junior. Studierende bis dreissig erhalten es ab April 2008 gegen Vorweisen ihrer Legi. Und noch ein Wort zur Abstimmung zwischen den Zügen und weiteren Verkehrsmitteln. Allen Betreibern ist klar: Je lückenloser die Transportkette, desto höher der Umsteigeeffekt vom Auto auf den öffentlichen Verkehr. Auch da ist die Zusammenarbeit zwischen SBB Personenverkehr und etwa städtischen Verkehrsbetrieben bereits sehr eng.

- Das Schweizer Schienennetz ist an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt: Die Bahn braucht neue Züge mit höherem Sitzplatzangebot und einen Ausbau der Bahninfrastruktur.
- Die schnelle und präzise Information der Bahnkunden geniesst höchste Priorität.
- Der Regionalverkehr hat sich zum Ziel gesetzt, zusammen mit seinen Partnern in Städten, Gemeinden und Kantonen eine möglichst lückenlose Transportkette zu realisieren.

Güterverkehr: SBB Cargo im Umbruch.

SBB Cargo steigerte 2007 die Leistung um 8,3 % auf 13,37 Mia. Nettotonnenkilometer und den Verkehrsertrag um 5,6 %. Gleichzeitig verschlechterte sich das Jahresergebnis deutlich. Das Geschäftsjahr schloss mit einem Verlust aus der operativen Tätigkeit von CHF 87,9 Mio. ab. Die SBB startete tief greifende Massnahmenprogramme mit dem Ziel, das Ergebnis nachhaltig zu verbessern. Erste Massnahmen wurden im Berichtsjahr eingeleitet. Weitere Programme sind notwendig, um mittelfristig ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen.

SBB Cargo steigerte 2007 den Verkehrsertrag um 5,6 % auf CHF 1062,6 Mio. Die Verkehrsleistung stieg um 8,3 % auf 13,37 Mia. Nettotonnenkilometer. Der operative Verlust vergrösserte sich von CHF –37,3 Mio. (2006) auf CHF –87,9 Mio. (2007). Dazu kommen Rückstellungen für die notwendigen Sanierungsmassnahmen in der Höhe von CHF 102,5 Mio. Im Berichtsjahr entrichtete der Bund CHF 16,9 Mio. an SBB Cargo als Trassenpreissubventionen für den Wagenladungsverkehr (Vorjahr: CHF 17,0 Mio.).

Wettbewerbsdruck verschärfte sich. Der europäische Schienengütertransportmarkt legte 2007 an Dynamik zu. Im Markt zeichnet sich eine zunehmende Konsolidierung ab. Die Deutsche Bahn beendete die Zusammenarbeit mit SBB Cargo im transalpinen Kooperationsverkehr und leitete erste Schritte zu einem Markteintritt in der Schweiz ein. SBB Cargo gewann zusätzliche Volumen in Deutschland und Italien. Der Markt für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen weist Überkapazitäten auf. Als Folge davon fielen Unterhaltsverträge mit Wagenhaltern weg.

Sanierung notwendig. Nach dem Bekanntwerden des ungenügenden Halbjahresresultats 2007 setzte die SBB im Sommer umgehend eine Taskforce ein mit dem Auftrag, die Situation von SBB Cargo zu analysieren und Wege aufzuzeigen, wie das Ergebnis signifikant und nachhaltig verbessert werden kann. Die Taskforce erarbeitete Sanierungsmassnahmen und überprüfte die

Unternehmensstrategie mit dem Ziel, diese weiterzuentwickeln. Zum Erreichen der Wettbewerbsfähigkeit sind verschiedene langwierige Schritte notwendig.

Neuer Leiter SBB Cargo. Aufgrund der finanziellen Entwicklung entschloss sich der bisherige Leiter von SBB Cargo im August 2007 zum Rücktritt. Nicolas Perrin übernahm die Leitung der Gütersparte zunächst interimistisch. Im Dezember 2007 ernannte der Verwaltungsrat Nicolas Perrin per 1. Januar 2008 zum CEO von SBB Cargo.

Geschäftsbereich International.

Dem starken Wettbewerbsdruck im internationalen Verkehr begegnete SBB Cargo mit weiteren Produktivitätssteigerungen und logistischen Gesamtlösungen, welche die Vorteile von Schiene und Strasse miteinander verknüpfen. SBB Cargo erweiterte das internationale Netz mit dem Hafen Rotterdam sowie in Italien mit der Plattform Lonato (Brescia) und mit Parma. In Karlsruhe, in Turin-Orbassano und Lonato/San Zeno wurden eigene regionale Produktionsteams aufgebaut.

Die Leistungssteigerungen der beiden Auslandstochtergesellschaften in Deutschland (+30 %) und Italien (+51 %) erforderten einen grösseren Einkauf von Leistungen bei Drittanbietern.

Güterverkehr: das Wichtigste in einem Zug

- SBB Cargo steigerte die Verkehrsleistung auf 13,37 Mia. Nettotonnenkilometer (+8,3%).
- Der Verlust aus der operativen Tätigkeit betrug CHF –87,9 Mio.
- Erste Massnahmen zur Sanierung von SBB Cargo sind eingeleitet.
- Die Unternehmensstrategie von SBB Cargo wurde umfassend analysiert und überprüft.

Güterverkehr: strategische Ziele

- SBB Cargo steht im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit zum flächendeckenden Angebot in der Schweiz.
- Die grenzüberschreitende Produktion aus einer Hand wird weiter entwickelt.
- Im Rahmen der Bahnliberalisierung wird SBB Cargo auf dieser Achse weiterhin eine wichtige Rolle spielen und einen Beitrag zur Verlagerungspolitik des Bundes leisten.

Güterverkehr SBB Cargo im Überblick¹

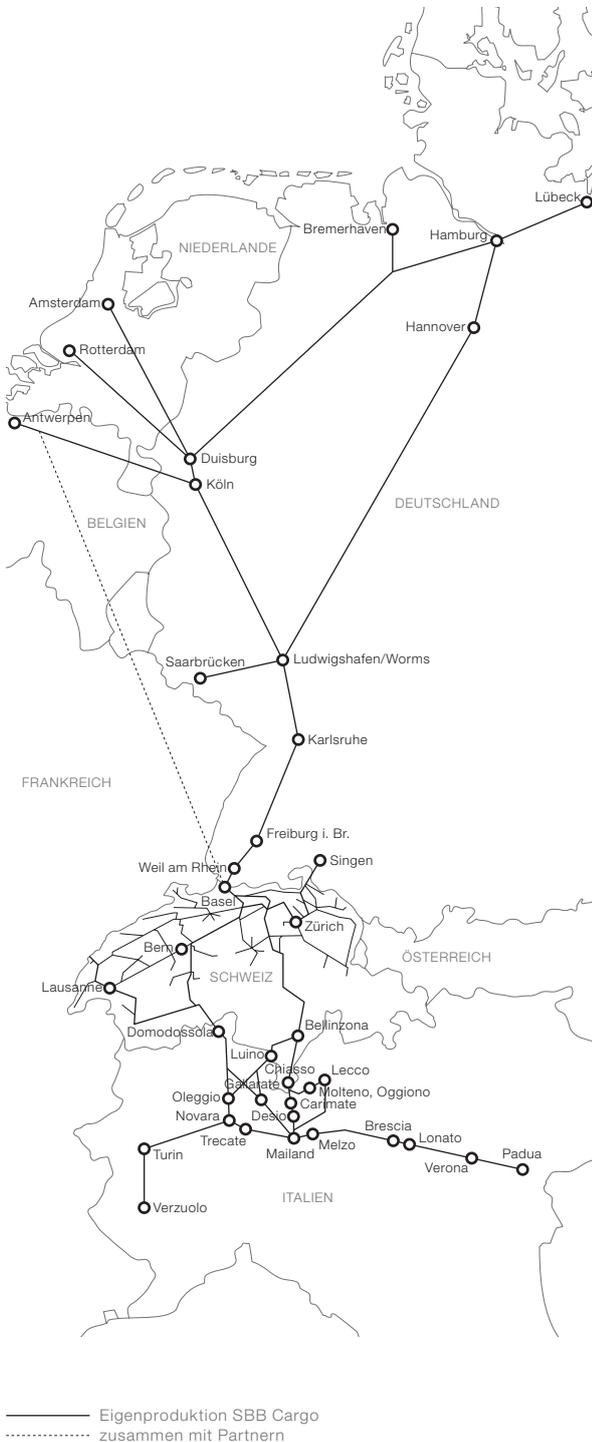
Geldwerte in Mio. CHF	2007	2006	2005
Betriebsertrag	1 268,8	1 229,0	1 226,5
<i>davon Verkehrsertrag</i>	1 062,6	1 005,9	991,2
Betriebsaufwand	1 448,8	1 258,2	1 392,9
Betriebsergebnis/EBIT	-180,0	-29,2	-166,4
Jahresergebnis	-190,4	-37,3	-165,7
Brutto-Investitionen	59,2	132,2	176,0
Mitarbeitende ²	4 406	4 596	4 872

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

Verkehrsleistung von SBB Cargo nach Produktionsform

Mio. Nettotonnenkilometer	2007	2006	Veränderung in %
SBB Cargo insgesamt	13 368,1	12 344,4	8,3%
Wagenladungsverkehr	5 397,4	5 555,3	-2,8%
Einzelwagenladungsverkehr	3 748,7	3 866,1	-3,0%
Ganzzüge im Wagenladungsverkehr	1 648,7	1 689,2	-2,4%
Kombinierter Verkehr	7 970,7	6 789,2	17,4%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	7 295,5	6 394,9	14,1%
Rollende Landstrasse	675,2	394,3	71,3%

Durch SBB Cargo bedientes Netz



Viel mehr Container. Mit der Globalisierung wächst der maritime Verkehr überproportional. Davon profitierte auch SBB Cargo und steigerte die Transportleistung im kombinierten Verkehr um über 20%. Im September schloss SBB Cargo mit Hupac einen neuen Rahmenvertrag für 2008 bis 2010 ab; der Verkehrstakt bei bestehenden Relationen wurde erhöht. Auch für Intercontainer bediente SBB Cargo eine neue Relation und verdichtete bei bestehenden Relationen die Frequenz. Im Dezember stellte SBB Cargo in Absprache mit den Kunden die Transporte über den Brenner ein.

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Ländergesellschaften

Nettotonnenkilometer in Mio.	2007	2006	Veränderung
SBB Cargo AG (Schweiz)	8 053,6	8 439,5	-4,6%
SBB Cargo			
Deutschland GmbH	3 885,8	2 983,4	30,2%
SBB Cargo Italia Srl	1 074,3	710,4	51,2%
Einkauf bei Dritten	354,4	211,1	67,9%
Total	13 368,1	12 344,4	8,3%

Neue Stahlkunden. Internationale Stahltransporte auf der Schiene wurden stark nachgefragt. Die Transportleistung für die Stahlbranche ging leicht zurück, der Umsatz hingegen stieg. Seit Frühjahr 2007 führt SBB Cargo für Marcegaglia Stahlbleche regelmässig von Brescia in die Schweiz, nach Deutschland und Belgien. Seit September fährt SBB Cargo für Arcelor-Mittal Flachstahl durchgehend von Basel bis Turin, seit Dezember auch bis in den Raum Parma.

Weniger Mineralöl, mehr Chemieprodukte. Im milden Winter 2006/2007 wurde weniger Heizöl gebraucht. Die Nachfrage nach Mineralöltransporten ging zurück. Die Chemiebranche entwickelte sich positiv. SBB Cargo transportierte mehr chemische Produkte als im Vorjahr.

Papier direkt ab Anschlussgleis. SBB Cargo konnte Transporte für Papierproduzenten ausbauen. Für Stora Enso wurden Papierrollen direkt ab dem Werk Karlsruhe/Maxau neu auch in die Ostschweiz geführt. Burgo in Italien bedient SBB Cargo seit April direkt im Anschlussgleis in Verzuolo und bringt Rundholz in Ganzzügen und Wagengruppen ab der Westschweiz nach Italien.

Verluste im Kooperationsverkehr. Die Deutsche Bahn führte den die Schweiz transitierenden Wagenladungsverkehr zwischen Deutschland und Italien mit dem Fahrplan 2007 vollständig in Eigenregie durch und beendete die langjährige Kooperation.

Geschäftsbereich Schweiz.

SBB Cargo reagierte mit verstärkter Zusammenarbeit mit den Kunden auf den verschärften Wettbewerb. Sie entwickelte neue innovative Angebote und verstärkte ihre Präsenz im Transportmarkt. Im Rahmen eines neu gebildeten Kundenboards erfolgt ein intensiver Austausch mit Schlüsselkunden aus verschiedenen Branchen. Gestartet wurde zudem ein gemeinsames Projekt mit dem Verband der Anschlussgleis- und Privatwagenbesitzer (VAP), um das Anschlussgleissystem in der Schweiz weiter zu stärken.

Weniger Stahl und Ausbruchmaterial. SBB Cargo transportierte 2007 weniger Stahlprodukte, konnte den Umsatz aber halten. Dank verbesserter Wagenumläufe wurde die Nachfrage nach den in der Stahlbranche gefragten Wagentypen stark verbessert. Der Baufortschritt auf mehreren Grossbaustellen führte zu weniger Ausbruchmaterial-Transporten. Beim Kies und Zement blieben die Mengen auf Vorjahresniveau.

Mehr Getreideimporte, viele Rüben und wenig Salz. SBB Cargo verzeichnete wegen des Regens im August deutlich mehr Getreideimporte über die Rheinhäfen und einen deutlichen Rückgang der Binnentransporte. Dank der guten Zuckerrübenenernte startete die Kampagne zwei Wochen früher als geplant. SBB Cargo transportierte mehr Rüben als im Vorjahr. Beim Streusalz halbierte sich das Volumen wegen des milden Winters.

Weniger Handelsgüter, neu auch Hefe. 2007 wurden weniger Handelsgüter transportiert als im Vorjahr. Spürbar war der Margendruck, dem die Grossverteiler durch Discounter ausgesetzt sind. SBB Cargo fährt seit August für Pistor in temperaturgestützten Kühlwagen Produkte wie Apérogebäck, Joghurt oder Hefe über Nacht von Rothenburg nach Chavornay.

Holz-Boom, mehr Papier. Die Transportleistung für den Rohstoff Holz legte 2007 markant zu. Seit Mai fährt SBB Cargo für Stallinger Swiss Timber zum und ab dem neuen Sägewerk in Domat/Ems. Auch das Transportvolumen für Papier nahm unter anderem dank neuer Exportverkehre für Perlen Papier nach Duisburg-Hafen und Etzenrot zu.

Geschäftsbereich Instandhaltung.

Die Arbeiten zur Neupositionierung des Geschäftsbereichs Instandhaltung wurden 2007 weitergeführt. Die Umsetzung blieb aber hinter dem Zeitplan zurück. Der Grossunterhalt von Lokomotiven wird im Rahmen einer konzernweiten Analyse überprüft.

Industriewerk Bellinzona. Effizienz und Produktivität im Industriewerk Bellinzona müssen markant erhöht werden. SBB Cargo startete im April mehrere Programme zur Produktivitätssteigerung; diese führen zum Abbau von rund 70 Stellen. Die Arbeitsabläufe und Arbeitsplätze wurden umfassend analysiert, neu organisiert und verbessert. Erste Fortschritte sind sichtbar.

Industriewerk Biel. Die Gründung eines neuen Unternehmens für den Fahrzeugunterhalt im Industriewerk Biel konnte in der geplanten Form nicht realisiert werden. Alstom zog sich aus dem geplanten Joint Venture zurück. SBB Cargo führt das Industriewerk nun vorerst ohne Partner weiter. Gleichzeitig wird das Werk in die laufenden Analysen von SBB Cargo einbezogen.

Service-Anlagen. Die Konzentration der Serviceanlagen auf die fünf Standorte Muttenz, Rangierbahnhof Limmattal, Lausanne, Chiasso und Erstfeld wurde 2007 abgeschlossen.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Alpenquerender Verkehr und Ost-West-Verkehr.

Alpenquerender Verkehr. SBB Cargo transportierte 16,28 Mio. Nettotonnen Güter durch die Alpen, 5,4 % weniger als im Vorjahr. Der Verlust eines Grossteils der Kooperationsverkehre aus Deutschland verminderte das Aufkommen im Wagenladungsverkehr und im unbegleiteten Kombiverkehr. Die Leistung auf der Simplonachse wurde mit Neuverkehren deutlich gesteigert. Insgesamt blieb die Transportmenge im unbegleiteten Kombiverkehr stabil.

Mit Ausnahme der Rollenden Landstrasse verkehrten die Züge im Durchschnitt über längere Distanzen (+7%), dies vor allem dank Zuwächsen in Deutschland und Italien. Im Ergebnis stieg die Verkehrsleistung um 1,2 % auf 8,10 Mia. Nettotonnenkilometer.

Ost-West-Verkehr. Die internationalen Ost-West-Gütertransporte wurden vereinfacht. Seit Juni verkehrt SBB Cargo in Kooperation mit Fret SNCF komplett grenzüberschreitend zwischen Mülhausen und Buchs SG. Damit steigerte SBB Cargo die Produktivität solcher Transporte.

Alpenquerender Güterverkehr SBB Cargo

Verkehrsleistung in Nettotonnenkilometern in 1000	2007	2006	Veränderung
Wagenladungen	1 753	1 919	-8,6%
Unbegleiteter Kombiverkehr	6 125	5 852	4,7%
Rollende Landstrasse	221	235	-6,0%
Total	8 099	8 006	1,2%

Transportvolumen in Tonnen in 1000	2007	2006	Veränderung
Wagenladungen	5 086	5,95	-14,6%
Unbegleiteter Kombiverkehr	10,55	10,55	0,0%
Rollende Landstrasse	0,68	0,71	-3,5%
Total	16,28	17,21	-5,4%

Rollmaterial.

Lokomotiven. Im Berichtsjahr wurden für den internationalen Verkehr mit Italien drei neue Lokomotiven des Typs Re 484 beschafft. Für den Betrieb der neuen Plattformen wurden weitere Strecken- und Diesellokomotiven zur bestehenden Flotte dazugemietet. Für die Traktion des Flüssigeisens im Saarland (Deutschland) mietete SBB Cargo zwei Dieselloks des Typs BR 203.

Lärmarme Güterwagen. 2007 rüstete SBB Cargo 1483 Güterwagen mit lärmarmen Bremsen aus. Zusammen mit den leiseren Güterwagen, die SBB Cargo in den letzten Jahren beschafft hatte, waren Ende Jahr 5250 Güterwagen (50,2 %) der Wagenflotte von SBB Cargo lärmarm.

SBB Cargo veräusserte 260 Güterwagen verschiedener Typen an einen deutschen Abnehmer. Die Schiebewand-, Holz-, Getreide- und Flachwagen waren dreissig bis fünfzig Jahre alt.

Kundenzufriedenheit und Qualität.

International. Die Kundenzufriedenheitsbefragung 2007 basiert auf einer veränderten Grundgesamtheit. Neu wurden mehr Kunden und zusätzlich auch die Kunden von ChemOil befragt. Deshalb lassen sich die Ergebnisse nicht direkt mit dem Vorjahr vergleichen.

Die Kunden bewerteten die Zusammenarbeit mit SBB Cargo/ChemOil auf einer 10er-Skala mit 7,6 Punkten (spontane Zufriedenheit). Positiv beurteilt wurde die allgemeine Kommunikation, die direkten Ansprechpartner wurden als kompetent, freundlich und reaktionsschnell wahrgenommen.

Schweiz. Mit einem Wert von 7,5 (von maximal 10) Punkten erzielte SBB Cargo die höchste Kundenzufriedenheit seit Beginn der Erhebung im Jahr 1999 (2006: 7,3). Die Kunden beurteilten die meisten Qualitätsfaktoren besser als im Vorjahr.

Pünktlichkeit. Der Leistungsausbau, der Mangel an Lokführern in Italien und Deutschland, Unwetter und Streiks führten dazu, dass im Geschäftsbereich International die Pünktlichkeit bei SBB Cargo-Kunden mit Qualitätsvereinbarung im Jahresmittel mit 80,5 % leicht unter dem Vorjahreswert (81 %) lag. Auch im Geschäftsbereich Schweiz ging die Pünktlichkeit leicht zurück. Im Wagenladungsverkehr erreichten 93,5 % der Züge (Vorjahr: 96 %) den Zielbahnhof pünktlich oder mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Bei den Cargo-Express- und den Post-Zügen verkehrten 97,6 % aller Züge pünktlich (Vorjahr: 97,5 %).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ging gegenüber dem Vorjahr um 4,1% zurück und betrug inklusive Tochtergesellschaften 4406 Vollzeitstellen. In Deutschland und Italien war es schwierig, genügend Lokomotivführer zu rekrutieren. Bei SBB Cargo Deutschland stieg der durchschnittliche Personalbestand um 14,3% auf 160 Vollzeitstellen, bei SBB Cargo Italia um 18,8% auf 183. In Gallarate schlossen 33 Lokführer und 9 RCP-Mitarbeiter die Ausbildung ab. Der Ausbau der Plattformen und die Steigerung der Verkehrsleistungen in Deutschland und Italien sind der Grund für die Zunahme. Der verschärfte Wettbewerb unter den Eisenbahnunternehmen war auch im Personalmarkt zu spüren.

Ausblick 2008.

Die Gütersparte der SBB muss dringend saniert werden. Weitgehende Massnahmen für die Verbesserung des Ergebnisses sind zwingend notwendig. Die 2007 ausgelösten Sanierungsprogramme sollen rasch zu Resultaten führen. Die geplanten Massnahmen werden ihre volle Wirkung ab 2009 entfalten. Eine wichtige und langwierige Aufgabe wird die Verbesserung der finanziellen Steuerung und der Aufbau der dazu notwendigen Informationssysteme sein.

Obwohl die Güterbahnen in Europa im Wettbewerb stehen, sind sie gefordert, künftig eng zusammenzuarbeiten, um ihre Position im intermodalen Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse weiter zu verbessern. Daraus ergeben sich für SBB Cargo neue Möglichkeiten von Partnerschaften. Mit der grenzüberschreitenden Produktion aus einer Hand wird SBB Cargo in der europäischen Bahnlandschaft weiterhin eine Schlüsselrolle einnehmen.

Die Leistungen von SBB Cargo werden von den Kunden geschätzt. Ziel der SBB ist es, in den nächsten Jahren das schwierige Gütertransportgeschäft mit guter Qualität nachhaltig profitabel zu gestalten.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Der Wunsch von Kaspar E. A. Wenger (49) aus Küsnacht ZH,
Vorsitzender der Geschäftsleitung Holcim (Schweiz) AG.

«Die Holcim Schweiz setzt als grösste inländische Baustoffproduzentin wenn immer möglich auf die Schiene. Das heisst konkret: auf SBB Cargo. Wir sind einer der grössten Kunden von SBB Cargo – mit über 330 Mio. Tonnenkilometern jährlich. Entsprechend hoch sind unsere Erwartungen. Nur mit einem gut organisierten Transportplan und einem qualitativ hochstehenden Kundenservice von SBB Cargo können wir erfolgreich sein. 90 Prozent des Güterverkehrs in unserem Land ist Binnenverkehr. Diskutiert wird in der Schweiz aber vor allem die Verlagerung auf die Schiene des Transitverkehrs durch unser Land, die man mit grossem Aufwand zu fördern sucht. Der anteilmässig viel bedeutendere Binnenverkehr droht dabei vergessen zu gehen. Zum Schaden der Umwelt und zum Schaden von uns allen. Der Güterverkehr auf der Schiene innerhalb der Schweiz hat leider keine grosse Priorität. Die Personenzüge und die Gütertransitzüge gehen vor, und unsere Züge müssen warten. Das stört mich aus Kundensicht. Und das stört mich auch aus Umweltschutzgründen, denn die nötige Verlagerung des Binnenverkehrs auf die Schiene wird so sicher nicht gefördert.»

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Wie die SBB Wünsche erfüllt

SBB Cargo steht zum flächendeckenden Angebot in der Schweiz. So bedient SBB Cargo ein Netz mit 323 Zustellpunkten, das auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft ausgerichtet ist. Darüber hinaus gibt es über 200 flexible Lösungen für weitere Kunden. Neben dem Netz in der Schweiz erachtet SBB Cargo ein qualitativ hochstehendes Angebot auf der europäischen Nord-Süd-Achse als zukunftsweisend.

Das Schweizer Schienennetz ist stark ausgelastet. Dichter Takt im Personenverkehr und der freie Netzzugang für Mitbewerber schmälern die engen Zeitfenster für Güterzüge. Mit grossem Engagement setzt sich SBB Cargo dafür ein, dass die Bedürfnisse aller ihrer Kunden befriedigt werden. So konnte etwa für die Holcim-Kieszüge in der Region Zürich immer ein «Fenster» gefunden werden, damit diese trotz dichtem S-Bahn-Fahrplan geführt werden können. Seien es nationale Unternehmungen bei SBB Cargo Schweiz oder deutsche und italienische Firmen bei SBB Cargo International – allen Kunden gemeinsam ist, dass sie andere Prioritäten auf dem Schweizer Schienennetz begrüßen würden.

- SBB Cargo steht im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit zum flächendeckenden Angebot in der Schweiz.
- Das Netz ist für die Schweizer Wirtschaft unverzichtbar.
- Gleichzeitig erachtet SBB Cargo ein qualitativ hochstehendes Angebot auf der europäischen Nord-Süd-Achse als richtig und zukunftsweisend.
- Allen Kunden gemeinsam ist der Wunsch nach neuen Prioritäten in der Fahrordnung.

Infrastruktur: attraktive Bahnhöfe und erstmals Tempo 200.

Infrastruktur SBB schloss 2007 mit einem Jahresergebnis von CHF 32,2 Mio. ab (2006: CHF 91,8 Mio.). Sondereinflüsse und Mehrkosten bei Informatik, Fahrzeugen und Unterhalt führten zu diesem Rückgang. Die Auslastung des Bahnnetzes nahm um 1,8 % zu. Der erneute Anstieg der Nachfrage belastete die Infrastruktur in hohem Masse und stellte sie besonders in betrieblicher und qualitativer Hinsicht vor grosse Herausforderungen. 2007 baute die SBB für ihre Kunden insgesamt 59 Bahnhöfe und Haltestellen um. Zwischen Olten und Bern verkehrten 2007 erstmals kommerzielle Züge mit 200 km/h.

2007 erreichte Infrastruktur einen Betriebsertrag von CHF 3115,2 Mio. (+1,57 %). Mit CHF 32,2 Mio. fiel das Jahresergebnis um CHF 59,6 Mio. tiefer aus als im Vorjahr. Mehrkosten im Informatikbereich, Rückstellungen für Zulagen ans Personal sowie ein höherer Unterhalt führten zum tieferen Ergebnis. Mit CHF 723,2 Mio. erhöhte sich der Verkehrsertrag aus der Trassenbenützung leicht (+1,8 %). Die Erträge von Dritten für die Infrastrukturbenützung nahmen um 5,5 % zu.

Die Leistungen des Bundes an SBB Infrastruktur lagen mit CHF 1284,4 Mio. leicht über dem Vorjahr (CHF 1211,4 Mio.)

Märkte, Marktanteil.

Hohe Netzbelastung. Kein anderes Eisenbahnnetz weltweit wird intensiver genutzt als das Streckennetz der SBB. Auf einigen zentralen Streckenabschnitten operiert die SBB damit an der Kapazitätsgrenze. Mit 154,7 Mio. Trassenkilometern, die 2007 auf dem Netz der SBB zurückgelegt wurden, stieg der hohe Vorjahreswert erneut um 1,8 % an. Vor allem die erhöhte Trassennachfrage Dritter (+5,5 %) und die Zunahme im Personenverkehr SBB (+1,9 %) führten zum erfreulichen Ergebnis. Die Trassennachfrage von SBB Cargo ging leicht zurück (-0,4 %). Infrastruktur ist daran, das Trassenpreissystem zu überprüfen. Anreizsysteme sollen

eine bessere Verteilung des Verkehrs über den ganzen Tag bewirken und eine geringere Abnutzung der Schieneninfrastruktur zur Folge haben.

Milde Temperaturen. Mit 2327 GWh lag der Bahnstrom-Umsatz im Bereich des Vorjahres (2322 GWh). Die hydraulische Energieproduktion in den eigenen und in Partnerkraftwerken lag mit 1876 GWh um 171 GWh über den Vorjahreswerten, die Fremdproduktion übertraf das 2006-Ergebnis um 70 GWh. Das Jahr 2007 war geprägt von milden Temperaturen und starken Niederschlagsschwankungen. Aufgrund der geringeren Nachfrage bewegten sich die Strommarktpreise tendenziell unter Budget.

Infrastruktur: Das Wichtigste in Kürze

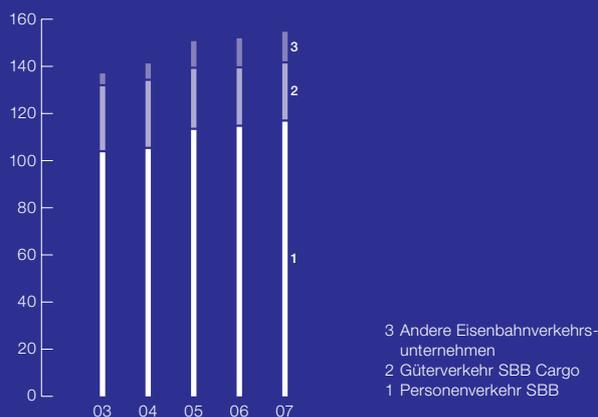
- 2007 wurden auf dem Netz der SBB 154,7 Mio. Trassenkilometer zurückgelegt (+1,8%).
- Erstmals verkehren seit Mitte 2007 Züge mit 200 km/h auf dem Netz der SBB.
- Die monatlich von den Sicherungsanlagen herrührenden Verspätungsminuten sanken von 24 000 auf 22 100 Minuten.
- Das Jahresergebnis fiel mit CHF 32,2 Mio. um CHF 59,6 Mio. tiefer aus als im Vorjahr.

Infrastruktur: strategische Ziele

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

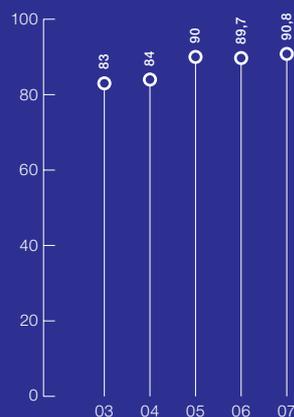
Entwicklung Trassenkilometer

Mio. Trassenkilometer



Netznutzungseffizienz

Zugkilometer pro Kilometer Schiene und Tag



SBB Infrastruktur im Überblick¹

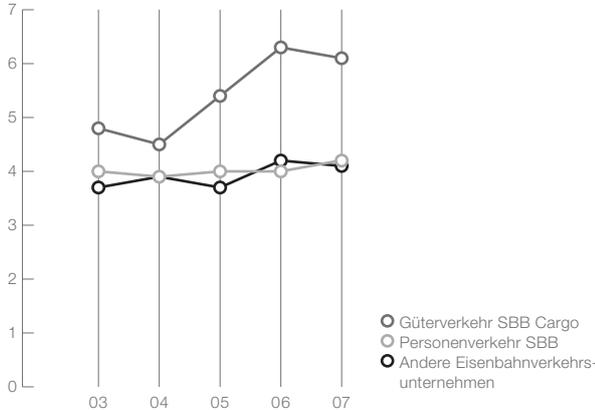
Mio. CHF	2007	2006	2005
Betriebsertrag	3 115,2	3 067,0	3 063,0
davon Infrastrukturbenützung	685,6	663,5	639,1
Betriebsaufwand	3 222,7	3 158,1	3 217,3
Betriebsergebnis	-107,5	-91,1	-154,2
Jahresergebnis	32,2	91,8	17,4
Brutto-Investitionen	1 544,0	1 420,4	1 465,0
Mitarbeitende ²	Anzahl 9 107	9 170	8 998

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

04	Konzernbericht
14	Strategie/Zielerreichung
16	Leistungen öffentl. Hand
18	Was Kunden wünschen
20	Umwelt
22	Personal/Soziales
28	Sicherheit
31	Risikomanagement
32	Informatik
34	Pensionskasse
36	Personenverkehr
46	Güterverkehr
56	Infrastruktur
66	Immobilien
76	Corporate Governance
87	Jahreschronik
91	Finanzbericht

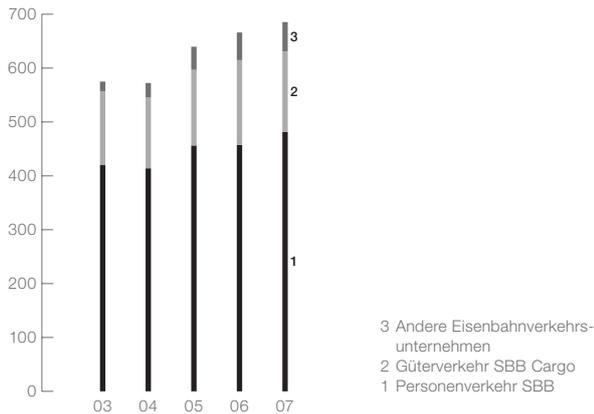
Trassenpreisentwicklung

Preise Trassenkilometer und Kunden in CHF



Ertrag aus der Infrastrukturbenützung

Mio. CHF



Stabile Pünktlichkeit.

Verspätungen reduziert. Insgesamt sanken die Verspätungen gegenüber dem Vorjahr weiter. Die durch Sicherungsanlagen verursachten Verspätungsminuten gingen um 7,8 % auf durchschnittlich 22 100 Minuten pro Monat zurück (2005: 32 700, 2006: 24 000). Die hauptsächlichsten Verspätungsursachen waren Verspätungen ab Vorbahnen, Störungen an Rollmaterial und Sicherungsanlagen sowie Dritteinflüsse (Personenunfälle, Wetter).

Die Pünktlichkeitsziele wurden sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr mehrheitlich erreicht. Insgesamt 95,9 % der Personenzüge erreichten zwischen Montag und Freitag ihre Destination mit weniger als 5 Minuten Verspätung (Ziel: 95 %). 97,5 % der S-Bahnen trafen innerhalb der Zielvorgaben ein. Hingegen erreichten nur 92,4 % der InterCity-Züge Zürich–Bern und Bern–Basel ihr Ziel mit weniger als 5 Minuten Ankunftsverspätung. Im Güterverkehr auf dem SBB-Netz waren insgesamt 89,4 % aller Züge (Cargo und Dritte) weniger als dreissig Minuten verspätet (Ziel: 90 %). Im Binnen-Güterverkehr waren es 93,5 % (Ziel: 92 %).

Topprogramm Kundenpünktlichkeit. Die SBB lancierte im Berichtsjahr ein Topprogramm Kundenpünktlichkeit. Damit soll die Pünktlichkeit der Kundinnen und Kunden weiter verbessert werden. Ziel ist es, die Verspätungsminuten dem Verursacher zuordnen zu können und die statistischen Pünktlichkeitswerte mit der erfahrenen Pünktlichkeit der Kundinnen und Kunden in Einklang zu bringen. Ein Regelsystem soll die Pünktlichkeit der Fahrgäste messen, bei Abweichungen die Ursachen herauschälen und Massnahmen zur Verbesserung definieren.

Grosseinsätze geleistet.

Erfolgreiche Grossanlässe. 2007 konnte die SBB an mehreren Grossanlässen ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Beim Eidgenössischen Turnfest in Frauenfeld im Juni, beim Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest in Aarau, beim Rolling-Stones-Konzert in Lausanne, bei der «Streetparade» in Zürich und bei der «Badenfahrt» in Baden (alle im August) brachte die SBB hunderttausende Festbesucherinnen und -besucher zu den Festplätzen und wieder zurück.

Streckenunterbrüche durch Unwetter. Sintflutartige Niederschläge verursachten in der ersten Augushälfte teilweise grossen Sachschaden an Bahnanlagen. Diverse Streckenunterbrüche behinderten den Verkehr auf dem ganzen SBB Netz. Am stärksten beeinträchtigt war die SBB Strecke zwischen Bern und Fribourg, wo das Unwetter den Bahndamm bei Wünnewil FR stark beschädigte. Innert 24 Stunden mussten über fünfzig geplante Extrazüge fürs Rolling-Stones-Konzert in Lausanne neu trassiert, mussten Lok- und Zugpersonal umdisponiert und die Kundinnen und Kunden verständigt werden. Die Strecke blieb vom 10. bis 24. August 2007 unterbrochen. Die Fernverkehrszüge wurden in Fribourg und Bern gewendet, Busse ersetzen die ausfallenden Züge. Dank des grossen Einsatzes von 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern konnte die Strecke nach 14 Tagen wieder geöffnet werden.

Baubeginn bei Durchmesserlinie in Zürich.

2007 wurden 59 Bahnhöfe und Haltestellen neu oder umgebaut und mit neuen Unterführungen, Perron- und Publikumsanlagen ausgestattet.

S-Bahn Zürich wächst und wächst. Im SBB Netz ist Zürich zentrales Nadelöhr. Allein die Zürcher S-Bahn verzeichnete seit der Eröffnung 1990 einen Nachfragezuwachs von über 100 %. Im Interesse der Bahnkunden in der ganzen Schweiz muss die Schieneninfrastruktur rasch ausgebaut werden. Im September starteten die Bauarbeiten für die neue Durchmesserlinie (DML), die ab 2013 die Kapazitäten des grössten Bahnknotens der Schweiz erhöht und einen weiteren Ausbau des Zugangebots im Fern- und Regionalverkehr ermöglicht.

Visp als Verkehrsdrehscheibe. Der Bahnhof Visp wurde neu gebaut. Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und dank der Anbindung an die Matterhorn-Gotthard-Bahn und den Postautoverkehr ist Visp heute Verkehrsdrehscheibe im Oberwallis.

Im Dezember wurden in Buchs-Dällikon die letzten Bauarbeiten zur 3. Teilergänzung der S-Bahn Zürich abgeschlossen. Die Bahnhöfe Buchs-Dällikon und Otelfingen wurden fristgerecht und unter Budget eingeweiht. Bereits laufen Planungsarbeiten für die 4. Ausbaustapen der S-Bahn Zürich.

Verbesserte Kundeninformation. Auf mehr als 200 Bahnhöfen – genannt seien hier Zofingen, Lugano, Amriswil oder Wolhusen – wurden gegen 300 neue Abfahrtsmonitore oder Gleisanzeiger installiert und gemeinsam mit den bestehenden Lautsprecher- und Anzeigesystemen an das neue Kundeninformationssystem CUS (Customer System) angeschlossen. CUS erlaubt dank standardisierter akustischer Ausgaben und optischer Anzeigen eine Verbesserung der Kundeninformation.

Dank ETCS zu Tempo 200.

Hohe Tempi und langer Tunnel. Seit dem 18. März steht ETCS Level 2 (European Train Control System) auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (NBS) in Vollbetrieb. Bis Ende Juli wurde das Tempo auf der NBS schrittweise auf 200 km/h erhöht. Auf verschiedenen Relationen wie Luzern–Bern, Bern–Zürich und Basel–Bern sank die Reisezeit ab dem Fahrplanwechsel im Dezember dank Tempo 200 nochmals merklich. Seither verkehren alle Züge auf der NBS mit 200 km/h. Ebenfalls mit 200 km/h fahren die Personenzüge durch den neuen Lötschberg-Basistunnel. Nicht zuletzt das ETCS-Know-how der SBB trug massgeblich zur termingerechten Eröffnung des 34,6 km langen Tunnelbauwerks bei.

Im September führte die Union Internationale des Chemins de fer (UIC) ihren Weltkongress in Bern durch. 700 Teilnehmer aus aller Welt erlebten bei Demonstrationen auf der NBS und im Lötschberg-Basistunnel den ETCS-Fortschritt in der Schweiz.

Weitere Bahnhöfe ferngesteuert. Nicht weniger als 202 Leittechnik-Komponenten gingen 2007 in Betrieb. 14 Fernsteuerzentren wurden 2007 mit der neuesten Leittechnik-Version ausgerüstet, 43 Bahnhöfe wurden in das integrale Leit- und Informationssystem (ILTIS) integriert, 8 Fernsteuerzentren erhielten neue Windows-Rechner. Dank des Leittechnik-Ausbaus lassen sich bereits heute rund 80 % der Bahnhöfe SBB fernsteuern.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Netz und Betrieb der Zukunft.

Bundesrat überweist ZEB-Botschaft. Die Botschaft zur «Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) wurde im Oktober im Rahmen der Gesamtschau FinöV durch den Bundesrat ans Parlament überwiesen. ZEB bildet den Grundstein für den Ausbau des Schweizer Schienenangebots für die nächsten beiden Jahrzehnte. Die Vorlage sichert die Finanzierung und Weiterentwicklung von Bahn 2000. Der Bundesrat macht die ZEB-Finanzmittel nicht mehr von der Kostenentwicklung der NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) abhängig. In seiner Botschaft zuhanden des Parlaments sieht der Bundesrat für das Kernangebot von ZEB Mittel im Umfang von CHF 5,2 Mia. vor. Das Parlament behandelt ZEB voraussichtlich in der Sommer- und Herbstsession 2008.

Gerade wegen des langen zeitlichen Vorlaufs von Infrastrukturprojekten muss die konkrete Umsetzung des ZEB-Kernangebotes rasch an die Hand genommen werden. Der stetig wachsenden Kundennachfrage kann kurzfristig mit noch grösseren Rollmaterialkapazitäten entsprochen werden – ab 2015 jedoch muss ein nächster grosser Infrastrukturausbaus Schritt möglich sein. Die Finanzierung hierzu ist noch offen.

Disposition und Operation unter einem Dach. Am 29. September übernahm das Centre d'Exploitation Lausanne (CEL) die Fernsteuerung des Bahnhofes Fribourg sowie weiterer Bahnhöfe und Strecken der Region Romandie. Der Ausbau des CEL ist Teil des Konzepts für die Betriebszentralen. Dieses Konzept sieht für die dispositive und operative Steuerung des Zugverkehrs drei Betriebszentralen in Lausanne, Olten und Zürich vor. Zwei regionale Betriebszentralen in Bellinzona (CER, Centro d'Esercizio Regionale) und Spiez (betrieben durch die BLS) ergänzen diese.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Sinkender Personalbestand. Mit durchschnittlich 9107 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (inklusive Tochterunternehmen) nahm der Personalbestand bei SBB Infrastruktur gegenüber dem Vorjahr leicht ab (–0,7%). Rückstellungen für eine einmalige Prämie von CHF 500 pro Mitarbeitenden führten zu einem Mehraufwand von CHF 4,3 Mio. Für allfällig im 2008 auszahlende Zulagen wurden CHF 9,9 Mio. zurückgestellt.

Ausblick.

Start mehrerer Grossprojekte. Bei SBB Infrastruktur stehen auch im laufenden Jahr grössere Projekte an. Mehrere grosse Infrastrukturprojekte erleben 2008 ihren Startschuss und erlauben in einigen Jahren einen markanten Ausbau des Angebots zugunsten der Kunden. So sollen in Genf die Bauarbeiten für das Projekt CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) als Rückgrat der künftigen, grenzüberschreitenden S-Bahn Genf Franco-Valdo-Genevois FVG beginnen. Der Bau der Durchmesserlinie in Zürich wird weiter planmässig vorangetrieben. Und zwischen Bülach und Schaffhausen laufen gegen Ende Jahr die Arbeiten für die Anbindung des SBB Netzes an den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland an.

Auf der operativen Ebene geht es darum, die hohe Qualität des Betriebes und die hohe Verfügbarkeit der Anlagen trotz der weiter ansteigenden Nutzung des Netzes halten zu können. Der Fokus liegt vor allem auf weiter verbesserter Kundeninformation sowie der betrieblichen Abwicklung des Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten. Weil Planung, Projektierung und Bau von Infrastrukturvorhaben mehrere Jahre in Anspruch nehmen, ist die SBB bei der Bewältigung der stetig ansteigenden Kundennachfrage auf einem nur wenig veränderten Netz in besonderem Masse gefordert.

Zwar bleiben die Leistungen des Bundes voraussichtlich bis 2010 stabil, und der kontinuierliche Mehrverkehr verspricht grössere Trasseneinnahmen. Der gleiche Mehrverkehr und die stärkere Belastung der Anlagen durch höhere Tempi führen jedoch zu erhöhtem Unterhaltsaufwand. Um die Kosten unter Kontrolle zu halten und Einnahmefälle wie zum Beispiel tiefere Deckungsbeiträge des Wagenladungsverkehrs, um 2,8 % steigende Lohnkosten und verstärkte Investitionen in die Kundeninformation zu kompensieren, werden gezielt Massnahmen ergriffen: eine stringenter Einkaufspolitik, eine neue Strategie für die Rangierbahnhöfe, die weiter fortschreitende Automatisierung des Betriebes sowie ein Programm für noch ökonomischeres Verhalten der Infrastruktur-Führungskräfte sollen ein noch besseres Verhältnis von Kosten und Nutzen herbeiführen.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Der Wunsch von Walter Knobel (59) aus Küttigen AG,
Projektleiter REMA bei der Schweizerischen Post.

«Für die Schweizerische Post ist die SBB ein wichtiger Partner. SBB Infrastruktur baut für uns im Zusammenhang mit der Neuorganisation der Brieflogistik «REMA» die Gleisanlagen für die neuen Briefzentren in Eclépens VD und Härkingen SO, die noch dieses Jahr in Betrieb gehen. Wir transportieren im nationalen Fernverkehr so viel als möglich mit der Bahn – Tag für Tag, Nacht für Nacht. Unsere Kunden erwarten ihre Postsendungen pünktlich. Und entsprechend wichtig ist es, dass unsere Postzüge auf dem Schienennetz der SBB pünktlich sind. Insbesondere bei der A-Post, die wir über Nacht von Absender zum Empfänger bringen, muss die ganze Logistikkette minutengenau funktionieren. Sonst schaffen wir das nicht. Schon 15 Minuten Verspätung können dazu führen, dass am nächsten Morgen tausende Briefe nicht rechtzeitig ankommen. Allgemein klappt dies gut, und die Zusammenarbeit Post–Bahn funktioniert reibungslos. Ich wünsche mir aber zuweilen, dass unsere Züge noch pünktlicher verkehren können. Und ich wünsche mir weniger Störungen wegen Lokdefekten oder gar wegen fehlender Lokomotiven und Lokführer. Dafür habe ich kein Verständnis.»

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Wie die SBB Wünsche erfüllt

Bei der Planung, Projektierung und dem Bau von Grossprojekten stellt SBB Infrastruktur ihre Kompetenz immer wieder unter Beweis. So zum Beispiel bei den Gleisanlagen der neuen Briefzentren in Eclépens VD und Härkingen SO. Oder etwa beim Neubau des Bahnhofs Visp und dem unterirdischen, 3,8 km langen Gleisanschluss für die neue Kehrlichtverbrennungsanlage Tridel der Stadt Lausanne.

In den vergangenen zehn Jahren wurde das Zugangebot der SBB laufend ausgeweitet. Inzwischen gelangt das in seiner Grösse nur gering veränderte Netz teilweise an seine Kapazitätslimite. Trotzdem erreichten im vergangenen Jahr 97,6 % (2006: 97,5 %) der Cargo-Express- oder der Postzüge ihren Zielbahnhof pünktlich oder mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten.

Um dem weiter wachsenden Mobilitätsbedürfnis und den Anforderungen an die Pünktlichkeit entsprechen zu können, setzt SBB Infrastruktur parallel auf den technologischen Fortschritt und den gezielten Ausbau des Streckennetzes. ETCS und GSM-R erlauben Tempi bis 200 km/h, während das Infrastrukturprojekt ZEB dort zusätzliche Kapazitäten plant, wo die Engpässe, das Marktpotenzial und somit der Nutzen am grössten sind.

- SBB Infrastruktur setzt Kernprojekte um, entwickelt das Bahnnetz nachfrageorientiert weiter und fokussiert dabei auf die Beseitigung der Kapazitätsengpässe.
- Die wirtschaftliche Leistungserbringung von SBB Infrastruktur steht im Vordergrund.
- Bei gleichzeitiger Qualitätsgarantie kompensieren Effizienzsteigerungen im Kerngeschäft die Folgekosten von Investitionen.
- SBB Infrastruktur hat die schweizweite Systemführerschaft für neue Technologien wie ETCS (European Train Control System), GSM-R (Global System for Mobile Communications Rail), Bahnstrom und die übergreifende Kundeninformation inne.

Immobilien: konstantes Wachstum.

SBB Immobilien wächst konstant und konnte 2007 das Ergebnis weiter steigern. Dies insbesondere bei den Mieterträgen Dritter sowie bei den Erlösen aus Verkäufen zur Portfoliobereinigung. Das Betriebsergebnis stieg gegenüber dem Vorjahr um 17,9 % auf CHF 270,9 Mio. Der Jahresgewinn belief sich nach Ausgleichszahlung an Infrastruktur SBB sowie Zins- und Amortisationsleistungen für die Sanierung der Pensionskasse SBB auf CHF 32,6 Mio. Die Kunden profitieren von der kontinuierlichen Verfeinerung der Angebotspalette und allgemein attraktiveren Bahnhöfen.

Die SBB verfügt schweizweit über Land mit einer Gesamtfläche von hundert Millionen Quadratmetern: Schienentrassen, Bahnhöfe, Betriebsliegenschaften und weitreichende Areale im Umfeld der Bahn. SBB Immobilien bewirtschaftet und entwickelt von dieser Gesamtfläche 19,3 Millionen Quadratmeter mit rund 5200 Gebäuden und etwa 27 000 Mietverträgen. Der Marktwert des Portfolios von SBB Immobilien beläuft sich auf rund CHF 6 Mia. Damit ist die SBB eine der bedeutendsten Immobilieneigentümerinnen der Schweiz.

Gewinn ermöglicht Ausgleichszahlungen. Im Geschäftsjahr 2007 verbesserte sich das Betriebsergebnis von SBB Immobilien um 17,9 % auf CHF 270,9 Mio. Wiederrum lieferten die überdurchschnittlichen Umsatzentwicklungen der Ladengeschäfte und Lokale in den 30 grössten SBB Bahnhöfen einen wesentlichen Beitrag zu dieser Entwicklung. Die Mieterträge mit Dritten stiegen um 3 % auf CHF 320 Mio. Das sind knapp drei Viertel der gesamten Mieterträge. Die restlichen Mieterträge stammten von unternehmensinternen Kunden. Der Gewinn aus der Veräusserung von Anlagevermögen verdoppelte sich im Rahmen einer langfristigen Portfoliobereinigung auf CHF 99,5 Mio. Insgesamt erzielte SBB Immobilien 2007 einen Gewinn vor Ausgleichszahlungen von CHF 180,6 Mio. (+20 %).

Die im Immobilienbereich erwirtschafteten Gewinne ermöglichen einerseits Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur (CHF 74 Mio.), andererseits die Verzinsung (CHF 54,1 Mio.) sowie die Teilamortisation (CHF 20 Mio.) des Pensionskassendarlehens. Der Jahresgewinn nach diesen Leistungen erhöhte sich um 17,3 % auf CHF 32,6 Mio.

Einwicklung Märkte und Produkte.

Immobilienmarkt in Bewegung. Der Schweizer Immobilienmarkt wurde in jüngerer Zeit auch von ausländischen Investoren entdeckt. Trotz der teilweise hektischen Entwicklungen auf dem weltweiten Immobilien- und Refinanzierungsmarkt kann der Schweizer Markt als stabil betrachtet werden. Auf dem Büromarkt ist aufgrund der weiterhin guten konjunkturellen Lage und steigender Beschäftigung eine weiter anhaltende Erholung zu erwarten. Die Leerstände werden insbesondere in den Zentren weiter sinken. Der Detailhandelsmarkt befindet sich in einem Verdrängungswettbewerb. Während insbesondere kleine Geschäfte aus dem Markt gedrängt werden, hat die Anzahl grosser Supermärkte weiter zugenommen.

Immobilien: das Wichtigste in einem Zug

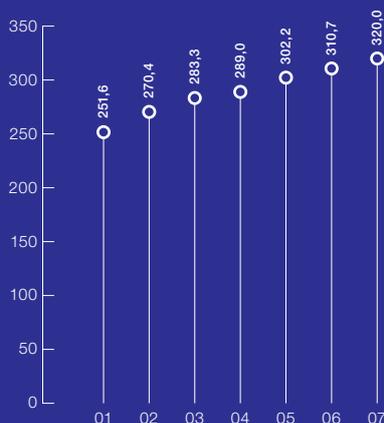
- Der Betriebsgewinn stieg gegenüber Vorjahr um 17,9% auf 270,9 Mio.
- Der Jahresgewinn nahm um 17,3% auf CHF 32,6 Mio. zu.
- Wichtige Ertragspfeiler waren die Mieterträge von Dritten (CHF 320 Mio.) und die Verkaufserlöse (CHF 198,1 Mio.).
- Die Umsätze der dreissig grössten Bahnhöfe entwickeln sich überdurchschnittlich gut: Steigerung um 9% (Detailhandelsindex +3,6%).

Immobilien: strategische Ziele

- Wertentwicklung: Nachhaltige Wertschöpfung erzielen bei gleichzeitiger Portfoliobereinigung.
- Kundennutzen: Bahnhöfe und Bahnhofareale weiterentwickeln und aufwerten.
- Synergien zum Bahngeschäft: Steigende Frequenzen optimal nutzen sowie langfristig auf wichtige Areale im Bahnhofsumfeld Einfluss nehmen.
- Performance: Wachstum und Produktivität steigern und so den Free Cash Flow gezielt erhöhen.

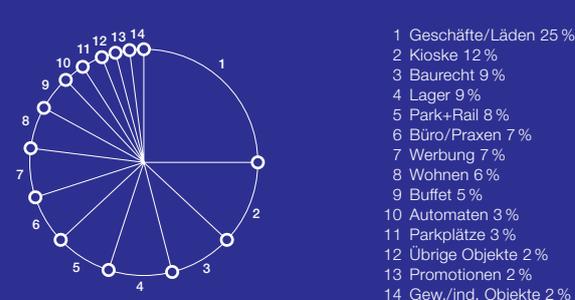
Entwicklung Mieterträge von Dritten¹

In Mio.



1 nach alter Struktur EBIT.

Mieterträge von Dritten nach Nutzungsart



SBB Immobilien im Überblick¹

Mio. CHF	2007	2006	2005
Betriebsertrag	661,6	602,5	597,9
davon Mieterträge Liegenschaften	443,1	421,0	443,4
davon Mieterträge von Dritten	320,0	310,7	302,2
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	99,5	46,1	49,8
Betriebsaufwand	390,7	372,8	378,3
Betriebsergebnis	270,9	229,8	219,6
Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen	186,5	153,0	139,5
Jahresergebnis	32,6	27,8	21,0
Brutto-Investitionen	175,2	196,7	160,2
Buchwert Anlagen	3 248,4	3 281,6	3 169,3
Mitarbeitende (Anzahl FTE) ²	736	761	772

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

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Überdurchschnittliche Umsatzentwicklung. Die Umsatzentwicklung in den dreissig grössten Bahnhöfen lag deutlich über dem Vorjahr und übertraf den Detailhandelsindex (3,6 %) erneut deutlich. Die Umsätze der Laden- und Dienstleistungsgeschäfte in den sieben RailCity-Bahnhöfen (Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, Winterthur und Zürich) verzeichneten ein Wachstum von 7,3 % auf CHF 978,7 Mio., dies trotz Bauarbeiten insbesondere in Bern und Zürich, welche die Attraktivität der Standorte beeinträchtigten. Auch in den 23 nächstgrössten Bahnhöfen wurde ein Umsatzzuwachs von 13,7 % erreicht. Insgesamt betragen die Umsätze der 30 grössten SBB Bahnhöfe rund CHF 1,36 Mia. (+9 %).

«Mehr Bahnhof». Bahnreisende und lokale Bevölkerung profitieren nicht nur in den sieben RailCity-Bahnhöfen, sondern auch in den 23 nächstgrössten Bahnhöfen von «Mehr Angebot, mehr Service und mehr Mobilität». Seit dem erfolgreichen Start 2006 realisierte die SBB das Konzept «Mehr Bahnhof» an bisher elf Standorten, darunter Genève-Aéroport, St.Gallen, Fribourg und Thun, die alle 2007 eröffnet wurden. Hier finden die Kundinnen und Kunden neben den vielfältigen SBB-Diensten ein attraktives Grundangebot an Geschäften mit Gütern für den täglichen Bedarf.

Investitionen auch in mittlere und kleine Bahnhöfe. Neben den grossen Bahnhöfen entwickeln sich auch die mittleren und kleinen Bahnhöfe weiter. 2007 wurden diverse Bahnhofsgebäude umgebaut mit zusätzlichen Angeboten, so in Goldach, Schmerikon und St. Margrethen, wo neue avec.-Shops eröffnet wurden, sowie in Lyss (Coop Pronto) und in Steckborn (Convenience Shop «Trasse»).

Kombinierte Mobilität weiter im Vormarsch. Die SBB erwirtschaftete im Geschäftsfeld Park+Rail CHF 22,9 Mio. Seit 2001 (CHF 12,5 Mio.) wurden die Betriebserträge beinahe verdoppelt. 2007 wurden über 4000 neue oder sanierte Parkplätze den Kunden zur Nutzung übergeben. Zur Förderung der kombinierten Mobilität werden bis zum Abschluss des Ausbauprojekts «Park+Rail» Ende 2008 über 24 000 Parkplätze an über 500 Standorten zur Verfügung stehen. Mit der Eröffnung von acht neuen Zweirad-Anlagen wurde 2007 das Projekt «Ihr Zweiradplatz am Bahnhof» erfolgreich gestartet. Gemeinsam mit den Gemeinden sollen in 60 Fernverkehrsbahnhöfen zusätzlich zu den bestehenden 90 000 Zweiradplätzen noch 10 000 neue erstellt werden.

Saubere Publikumsanlagen. «RailClean» reinigt alle vom Kunden direkt einsehbaren Räume, Flächen, Gleisanlagen sowie Installationen in den SBB Bahnhöfen. Die Qualitätsziele für 2007 wurden erreicht. RailClean sorgt auch dafür, dass die Gäste die Publikumsanlagen bei Schneefall einfach und sicher benutzen können. Die 450 RailClean-Mitarbeiter achten auch auf Schäden und melden sie zur Reparatur. Graffitis werden durch ein professionelles Team laufend entfernt. An Bahnhöfen werden besonders exponierte Wände mit einem Graffitischutz versehen.

Erfolgreiche Entwicklung der Areale im Umfeld der Bahnhöfe. Schweizweit sind über 80 grosse Arealentwicklungsprojekte in Planung. 2007 wurden wichtige Meilensteine erreicht.

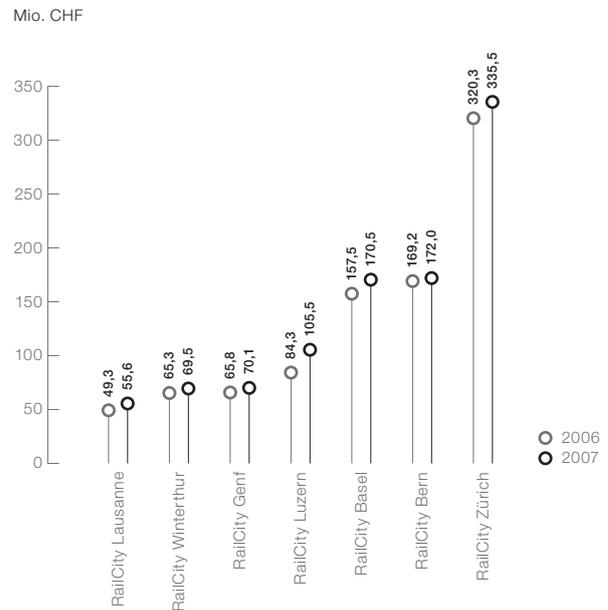
«Stadtraum HB Zürich» ist mit rund 80 000 Quadratmeter Land direkt beim Hauptbahnhof Zürich das bedeutendste Entwicklungsprojekt der SBB. Für den Sektor Sihlpost wurden im Berichtsjahr die Baupläne verfeinert und die Einreichung der Baugesuche vorbereitet. Die wichtigsten Schlüsselpartner wurden gefunden: Neben der Pädagogischen Hochschule zieht die UBS im «Stadtraum HB» ein. Ende 2008 ist Baubeginn, 2012 beziehen über 2000 angehende Lehrerinnen und Lehrer als erste Nutzer die neuen Räume. Auf den weiteren Baufeldern des Areals gehen die Planungsarbeiten weiter, auch diese Gebiete nehmen Gestalt an.

Auch andere Entwicklungsprojekte in Schweizer Städten kommen zielgerichtet voran, insbesondere in Basel (SüdPark), in Aarau (Neubau Bahnhof) und in Winterthur (Stellwerk, RailCity). Für das 9800 Quadratmeter grosse Areal «Luzern, Tribtschen» mit dem aus dem Wettbewerbsverfahren siegreichen Projekt wurde eine Käuferschaft gefunden, die auf dem Gebiet drei Stadthäuser mit Büros, Wohnungen und Appartements realisieren wird. In der Romandie konnten unter anderem bei den Projekten Genève La Praille (Quartierplan) und Neuchâtel TransEurope (Mietersuche im Gang) wichtige Ziele erreicht werden.

Markanter Anstieg der Verkaufserlöse. 2007 wurden 186 Objekte (Vorjahr 126) veräussert und ein Verkaufserlös von CHF 198,1 Mio. (Vorjahr CHF 68 Mio.) erzielt. Der Verkaufsgewinn verdoppelte sich gegenüber 2006 auf CHF 99,4 Mio. Diese Entwicklung widerspiegelt die angestrebte langfristige Portfoliobereinigung, die aufgrund der notwendigen Beiträge zur Sanierung der Pensionskasse SBB forciert wurde. Die Sale-and-Rent-back-Transaktion «Bern Wylerpark», der Verkauf weiterer Teile des Jakob-Burkhard-Hauses in Basel und der beiden Entwicklungsareale in Chur (Areal E auf Gebiet der ehemaligen Hauptwerkstätte Chur) und in Schlieren (Goldschlägi-Areal) waren die grössten Verkaufsgeschäfte.

Immobilienkäufe für das Bahngeschäft. 2007 wurden diverse Land- und Rechtserwerbe getätigt, sodass das nötige Land für SBB Projekte rechtzeitig zur Verfügung steht. Dies betraf insbesondere diverse Lärmschutz- und Bahnprojekte (u. a. Durchmesserlinie Zürich und S-Bahn-Strecke CEVA Genève-Eaux-Vives-Annemasse).

Umsatzentwicklung Mieter RailCity-Bahnhöfe



Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Strategische Erfolgsfaktoren.

Hot Spots des Handels. Die Bahnhöfe und ihr Umfeld entwickeln sich immer deutlicher zu umfassenden Handelszentren und eigentlichen Hot Spots. So erhöhten sich die Umsätze in den sieben RailCity-Bahnhöfen seit 2002 um 37,5 % (Vergleich Detailhandelsmarkt Schweiz: 8,2 %).

Attraktive Lagen. Die Verdichtung und Erweiterung des Fahrplanangebots und die steigende Nachfrage nach Bahnreisen führen zu höheren Frequenzen auch in den Bahnhöfen. Mit ihrer Zentrums- und Bahnhöfenlage sind die Bahnhöfe ebenso für andere Kundengruppen attraktiv. Ein umfassendes Dienstleistungsangebot und ausgedehnte Öffnungszeiten steigern diese Attraktivität weiter. Davon profitieren auch die Areale im bahnhofsnahen Umfeld. Moderne und lebendige Bahnhofquartiere wiederum steigern die Gesamtattraktivität des Bahnhofs.

Mit Qualität und Fokussierung zum Erfolg. Um die Attraktivität der Bahnhöfe und der Areale in deren Umfeld kontinuierlich zu erhöhen und die hohen Qualitätsansprüche zu erfüllen, werden für Sanierungs-, Neubau- und Entwicklungsprojekte konsequent Wettbewerbe ausgeschrieben. Die Konzentration auf die drei Portfolios Bahnproduktion, Bahnhöfe und Anlageobjekte (inkl. Entwicklungsareale) und die gleichzeitige Portfoliobereinigung hilft zusätzlich, die qualitativen Kernkompetenzen bei Immobilienobjekten mit direktem Bahnbezug zu fördern.

Kunden.

Erhöhung Informations- und Aufenthaltsqualität. Die Kundenbedürfnisse in den Grossbahnhöfen haben sich in den letzten Jahren stark verändert, insbesondere in Bezug auf die Informations- und Aufenthaltsqualität. Die SBB trägt dieser Entwicklung Rechnung, indem sie in den grössten Bahnhöfen der Schweiz speziell konzipierte Infopunkte und Warteräume realisiert.

Im Mai 2007 wurde im Hauptbahnhof Zürich der erste RailCity InfoPoint eröffnet als erste Anlaufstelle für alle Kundenfragen zu Zugverkehr, Service- und Einkaufsangebot im Bahnhof und allgemein für touristische Auskünfte. RailCity InfoPoints sind auch in Basel, Bern und Genf geplant.

Im Dezember 2006 eröffnete die SBB in der RailCity Bern den ersten neu gestalteten Warteraum, 2007 folgten Zürich und Luzern. Geplant sind solche Warteräume in allen RailCity-Bahnhöfen.

Investitionen.

Investitionsvolumen von CHF 175,2 Mio. SBB Immobilien investierte 2007 CHF 175,2 Mio. (Vorjahr CHF 197 Mio.). Darin enthalten sind diverse Bahnhofsum- und Neubauten, so etwa in St.Gallen, Thun, Fribourg und Genève-Aéroport (realisiert) sowie in Rapperswil, Brig und Visp (laufende Projekte). SBB Immobilien will in den nächsten sechs Jahren rund CHF 1,6 Mia. investieren: Neben den Bahnhöfen und Betriebsgebäuden vor allem in Projekte der Entwicklungsschwerpunkte Zürich, Basel und Genf.

Innovationen, Prozessverbesserungen.

Internationaler Erfahrungsaustausch Bahnhöfe. Die SBB und die Deutsche Bahn (DB) schlossen 2007 eine Bahnhofpartnerschaft der Hauptbahnhöfe Zürich und Berlin. Damit soll die Zusammenarbeit verstärkt und der Erfahrungsaustausch gefördert werden. SBB Immobilien intensivierte zudem durch die aktive Beteiligung an der Station Manager Group Paris – einer Fachgruppe des internationalen Eisenbahnverbandes UIC – den systematischen Erfahrungs- und Kennzahlenaustausch mit anderen internationalen Eisenbahngesellschaften.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Weniger Mitarbeitende. Im Berichtsjahr beschäftigte SBB Immobilien im Durchschnitt 788 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf 736 Vollzeitstellen. Das sind 25 Vollzeitstellen weniger als im Vorjahr.

Gemeinsame Dächer für zentrale Dienste. Die SBB startete 2007 zwei Projekte, um die zentralen Dienste in zwei neuen SBB Dienstleistungszentren in Bern-Wankdorf und in Zürich-Altstetten zusammenzuführen. Heute sind diese Dienste auf rund 15 Standorte im Raum Bern und fünf Standorte im Raum Zürich verteilt. Die beiden Projekte entsprechen der Immobilienstrategie der SBB, interne Bereiche, die nicht unmittelbar neben grossen Bahnhöfen angesiedelt sein müssen, an anderen gut erschlossenen Standorten unterzubringen.

Ausblick 2008.

Organisation Immobilien. Im zweiten Halbjahr 2007 überprüfte SBB Immobilien Prozesse und Organisation. Ziel ist eine verstärkte Ausrichtung auf die strategischen Portfolios sowie auf die Anforderungen und Zielsetzungen der nächsten Jahre. Die Organisation wird 2008 im Detail definiert und angepasst.

Bahnhöfe als Eingangstore für die Euro 2008. Während der Euro 2008 will SBB Immobilien die Bahnhöfe dem internationalen Publikum in einem qualitativ hoch stehenden Zustand und in einer besonderen Atmosphäre präsentieren. Im Rahmen des bestehenden Partnerschaftsvertrags mit der EURO 2008 SA werden rund 50 Bahnhöfe mit den offiziellen Fahnen beflaggt. Wo nötig und sinnvoll, werden die Öffnungszeiten der Bahnhofsläden verlängert und die Einsätze der Sicherheits- und Reinigungsteams verstärkt.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Der Wunsch von Klaus Stahl (48) aus Rothenburg LU,
Geschäftsleiter Brezelkönig GmbH & Co KG.

«Die meisten Kundinnen und Kunden der SBB kennen Brezelkönig bestens. Sie finden unsere Salzbrezeln und unsere belegten Laugenbaguettes schweizweit in unseren zwanzig Filialen. Neun dieser Ladengeschäfte sind in Bahnhöfen der SBB eingemietet an bester Passantenlage. Wenn es da so fein duftet nach frischem Brot, kommen die Reisenden kaum an uns vorbei. Wir profitieren von den hunderttausenden von Kunden, die täglich mit der SBB reisen. Die SBB profitiert davon, dass wir mit unserem Angebot zur Attraktivität des Bahnhofs beitragen. Und unsere Kundinnen und Kunden freuen sich, dass wir an 365 Tagen im Jahr für sie da sind – von morgens früh bis spät am Abend. Ich wünsche mir, dass immer noch mehr Leute mit der SBB reisen und die SBB ihr Angebot entsprechend ausbaut. Und in den Bahnhöfen wünsche ich mir einen möglichst attraktiven Mix von Ladengeschäften. Davon profitieren alle. Dazu braucht es eine klare und kompetente Strategie: RailCity und «Mehr Bahnhof» sind beste Beispiele dafür. Wichtig ist auch, dass die Bahnhöfe sauber und hell sind. Sonst hat niemand Lust auf Brezeln.»

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Wie die SBB Wünsche erfüllt

Seit der Eröffnung des ersten RailCity-Bahnhofes in Bern vor fünf Jahren entwickelt SBB Immobilien die Grossbahnhöfe konsequent weiter zu attraktiven Dienstleistungszentren an bester Lage. Zu den mittlerweile sieben grossen RailCitys kommen in den nächsten Jahren 23 Bahnhöfe nach dem «Mehr Bahnhof»-Konzept dazu. Elf davon sind bereits lanciert. Sie bieten neben den vielfältigen SBB Diensten ein Grundangebot an Geschäften mit Gütern für den täglichen Bedarf, die zu ausgedehnten Öffnungszeiten verfügbar sind.

Einen zweiten Schwerpunkt bilden die Gebiete rund um die Bahnhöfe. Mit jedem zusätzlichen Gast im Bahnhof steigen auch die Bedeutung und der Wert des Umfelds. SBB Immobilien will die Quartiere weiter beleben, sei es mit Büros, Wohnungen, Schulen, Freizeitmöglichkeiten und vielem mehr. Denn je attraktiver das Quartier, desto höher wiederum die Attraktivität des gesamten Bahnhofareals.

Der damit einhergehende Beitrag an eine ökologische und ökonomische Stadtentwicklung liegt auf der Hand. Die Städte wachsen im Zentrum an Standorten, die bereits bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Kein Wunder, dass der Bahnhof und dessen Umfeld bei den Trendforschern des Gottlieb Duttweiler Instituts als zukünftiger Hotspot des Handels gelten.

- Dank RailCity und Konzept «Mehr Bahnhof» klare Positionierung der 30 grössten Bahnhöfe als moderne und attraktive Dienstleistungszentren zu ausgedehnten Öffnungszeiten.
- Aktives Centermanagement mit Fokus auf Branchenmix und Dienstleistungspalette, beispielsweise mit Infopoint und Warteräumen. Hohe Sicherheit und gute Sauberkeit.
- Nachhaltige Investitionen in Bahnhöfe, so etwa in Visp, Biel, Aarau, Bellinzona oder Genf.
- Aufwertung des Bahnhofumfeldes mit über 80 Projekten, beispielsweise in Zürich (Stadtraum HB), Basel (SüdPark), Neuchâtel (TransEurope).
- Bahnhöfe und ihr Umfeld werden zu Hotspots des Handels, weil sie gut frequentiert und leicht erreichbar sind und Komfort und Erlebnis attraktiv kombinieren.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Corporate Governance: verantwortungsbewusst und transparent.

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

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

Mit einer umfassenden und offenen Kommunikation will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach vermehrter Information und erweiterter Transparenz gerecht werden. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung 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 im Beteiligungsverzeichnis ab der Seite 132 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 liegt die Führung der AlpTransit Gotthard AG nicht bei der SBB und wird dadurch nicht voll konsolidiert. Die Vertreterinnen und Vertreter der SBB in den Verwaltungsräten von Konzerngesellschaften und Beteiligungen werden vom Verwaltungsrat SBB auf Vorschlag der Geschäftsleitung 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.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Verwaltungsrat.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates. Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2007, 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'Épinay (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 der Arbeitsgruppe Finanzen & Audit. Verwaltungsrats- und andere Mandate: HPO AG, Freienbach, Präsident | Océ (Schweiz) AG, Zürich/Glattbrugg | 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. Verwaltungsrats- und andere Mandate: Schweiz Tourismus, Zürich, Vizepräsident | BKW FMB Energie AG, Bern | Alpar, Flug und Flugplatz-Gesellschaft AG, Bern | Weltverband öffentlicher Verkehr (UITP), Vizepräsident | Präsident Präsenz Bern (Verein).

3 Hans Bieri (1953, CH), Personalvertreter

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

Politisches Mandat: SP-Grossrat im bernischen Kantonsparlament.

4 Mario Fontana (1946, CH)

Mitglied seit 1999, dipl. Ing., Master of Science in Industrial Engineering. Mitglied der Arbeitsgruppe Corporate Governance. Verwaltungsratsmandate: Swissquote Holding AG, Gland, Präsident | Inficon Holding AG, Bad Ragaz | Dufry Holding AG, Basel | Hexagon, Schweden | X-Rite, USA.

5 Paul E. Otth (1943, CH)

Mitglied seit 1999, dipl. Wirtschaftsprüfer. Leiter der Arbeitsgruppe Finanzen & Audit. Verwaltungsratsmandate: Ascom Holding AG, Bern, Vizepräsident | EAO Holding AG, Olten, Präsident | Inficon Holding AG, Bad Ragaz, Vizepräsident | Swissquote Holding AG, Gland.

6 Paul Reutlinger (1943, CH)

Mitglied seit 1999, Unternehmensberater. Mitglied der Arbeitsgruppe Remuneration & Nomination. Verwaltungsrats- und andere Mandate: Edipresse Groupe, Lausanne | Nagra Public Access, Zug, Präsident | SkiData, Gartenau (A), Präsident | Seehotel Feldbach, Steckborn, Präsident | Stiftung «historisches Bahnensemble», Romanshorn, Präsident.

7 Olivier Steimer (1955, CH)

Mitglied seit 2003, lic. iur. (Universität Lausanne), International Banking School in New York. Leiter Arbeitsgruppe Corporate Governance sowie Mitglied der Arbeitsgruppe Finanzen & Audit. Verwaltungsrats- und andere Mandate: Banque Cantonale Vaudoise, Präsident | Stiftung Pro Aventico, Avenches, Stiftungsrat | Stiftung Hoffnung für Menschen in Not, Murten, Stiftungsrat | Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, Vorsitzender des Komitees | Fondation Foot Avenir, Paudex, Stiftungsrat | Swiss Finance Institute, Zürich, Präsident Stiftungsrat | Stiftung Studienzentrums Gerzensee, Stiftungsrat | Stiftung Banque Cantonale Vaudoise, Stiftungsrat.

8 Christiane Brunner (1947, CH), Personalvertreterin

Mitglied seit 2005, Rechtsanwältin, Mitglied der Arbeitsgruppe Remuneration & Nomination.

Politisches Mandat: Ständerätin des Kantons Genf, SP (bis 30. November 2007).

9 Andreas Hunziker (1958, CH)

Mitglied seit 2005, Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Inhaber | Universität St. Gallen, Privatdozent | Kaiser Ritter Partner Holding Anstalt, Vaduz, Beirat.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

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.

Die weiteren Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie in politischen Ämtern sind unter den einzelnen Mitgliedern des Verwaltungsrates (siehe Seite 79) aufgeführt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates üben keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB aus. Sie gehörten in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren weder der Geschäftsführung an noch standen sie in geschäftlichen Beziehungen zur SBB (z. B. als Lieferant, Kreditgeber).

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 2007 gewählt. Der Verwaltungsrat wird gestaffelt erneuert. Die nächsten Gesamterneuerungswahlen finden 2011 statt.

Interne Organisation. Der Verwaltungsrat konstituiert sich im Übrigen selber, indem er aus seiner Mitte den Vizepräsidenten, die 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.

Der bisherige Führungsprozess fokussierte sich in enger Zusammenarbeit zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung neben den gesamtunternehmerischen Aspekten im Rahmen der Arbeitsgruppen (Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Personal, Finanzen & Audit, Immobilien, Informatik, Remuneration & Nomination, Corporate Governance) auf die entsprechenden, Teilstrategien. Der Verwaltungsrat hat entschieden, ab 1. Januar 2007 mit Ausnahme der Arbeitsgruppen Finanzen & Audit, Remuneration & Nomination sowie Corporate Governance, auf die vorbereitenden Gremien zu verzichten.

Der Führungsprozess wird durch eine neu geschaffene Organisationseinheit «Corporate Development» auf Stufe Konzern unterstützt. Die Stärkung des Strategieprozesses zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung gibt dem Verwaltungsrat die Möglichkeit, Schwerpunkte zu setzen, und hat zu einer vertieften Einbindung in die entsprechenden Prozessabläufe geführt. Die Einführung von zusätzlichen Strategie- und Klausurtagen ermöglicht eine vertiefte Behandlung besonderer Entwicklungen und Herausforderungen sowie bedeutender Projekte.

Die verbleibenden Arbeitsgruppen Finanzen & Audit, Remuneration & Nomination sowie Corporate Governance bestehen in der Regel aus zwei bis vier Verwaltungsratsmitgliedern. Der Präsident des Verwaltungsrates ist mit Ausnahme der Arbeitsgruppe Corporate Governance in allen Arbeitsgruppen vertreten. Der CEO und die betroffenen Divisions- beziehungsweise Bereichsleiter nehmen in der Regel an diesen 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 2007 zehn ordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Arbeitsgruppen je nach Geschäft zu ihren Sitzungen zusammen. Pro Verwaltungsratssitzung wurden im Rahmen eines vom Verwaltungsrat bestimmten Planes jeweils ein bis zwei Schwerpunktthemen detailliert vorgestellt und erörtert.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten auf Vorschlag von CEO und Geschäftsleitung festgelegt, diejenigen der Arbeitsgruppen vom jeweiligen Leiter. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen.

Der CEO nimmt in der Regel an der Verwaltungsratssitzung teil. Die Leiter der betroffenen Divisionen und Bereiche vertreten ihre Geschäfte selber. Der Verwaltungsrat kann bei Bedarf weitere Kader- und Fachleute beiziehen.

Einmal jährlich beurteilt der Verwaltungsrat die Leistungen der Mitglieder der 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 CEO zugeordnet, steht jedoch unter der Oberaufsicht der Arbeitsgruppe Finanzen & Audit.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91



Geschäftsleitung.

Mitglieder der Geschäftsleitung. Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Geschäftsleitung am 31. Dezember 2007, 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.

Andreas Meyer (1961, CH)

Operativer Leiter seit 1. Januar 2007, Rechtsanwalt, MBA INSEAD Fontainebleau (Frankreich), zuvor Rechtskonsulent/Projektleiter ABB Schweiz, Baden, Geschäftsführer Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D) und zuletzt bei der Deutschen Bahn AG als Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied der Geschäftsführung der DB Personenverkehr GmbH sowie Mitglied des Executive Boards der Deutschen Bahn AG.

Paul Blumenthal (1955, CH)

Leiter 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.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Mitglied der Geschäftsleitung seit 1. Januar 2008, diplomierter Bauingenieur ETH Zürich. Zuvor Leiter des Geschäftsbereichs International und stellvertretender Divisionsleiter (SBB Cargo AG), ab August 2007 interimistischer Leiter SBB Cargo. Bei der SBB seit 1987.

Claude Alain Dulex (1949, CH)

Leiter Corporate Finance und Controlling (seit 2000, scheidet 2008 aus dem Unternehmen aus), 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.

Markus Jordi (1961, CH)

Leiter Personal (seit 1. Oktober 2007), lic. iur. Zuvor Tätigkeit als Leiter Human Resources Schweiz der Basler Versicherungen und Mitglied der Direktion sowie ab 2006 als Leiter Corporate Human Resources der Bâloise Holding.
Mandat: Vizepräsident des Stiftungsrates «Alters- und Pflegeheim Am Bach», Gerlafingen (Stiftung).

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

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

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

Die Geschäftsleitung tritt in der Regel alle 14 Tage zu einer Sitzung zusammen. An den Sitzungen nehmen der Generalsekretär, der Leiter Kommunikation sowie die Leiter Informatik und Immobilien 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 CEO. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiter der Zentralbereiche (Generalsekretariat, Kommunikation, Sicherheit, Revision und Informatik), des Geschäftsbereichs Immobilien sowie die Consulting Group.

Entschädigungen.

Inhalt und Festsetzungsverfahren der Entschädigungen. Der Verwaltungsrat hat die Entschädigung seiner Mitglieder seit dem 1. Januar 1999 festgelegt und unverändert beibehalten. 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 Grundsalär, einer erfolgs- und leistungsabhängigen Prämie sowie einer Spesenpauschale. Dazu erhält jedes Mitglied jährlich eine einmalige Einlage in sein Pensionskassenguthaben.

Die Arbeitsgruppe Remuneration & Nomination unterbreitet dem Verwaltungsrat jährlich einen Vorschlag für die Struktur des Leistungs- und Erfolgsprämien-systems, die Definition der Kriterien der Zielerreichung und den anwendbaren Massstab. Gleichzeitig genehmigt der Verwaltungsrat die Zielerreichungen und die darauf abgestützten Leistungs- und Erfolgsprämien für das vorangegangene Geschäftsjahr. Im Berichtsjahr überarbeitete die SBB das Zielvereinbarungssystem. Die strategiekonforme und stufengerechte Definition, Strukturierung und Gewichtung der Zielkategorien wurden präzisiert. Aufgabenerfüllung bzw. Verhalten werden neu individuell beurteilt. Es wurde die Möglichkeit der individuellen Überperformance geschaffen.

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

Entschädigungen an amtierende Organmitglieder. Die Publikation der Entschädigungen erfolgt nach Massgabe der vom Bundesrat erlassenen Kaderlohnverordnung sowie nach den seit dem 1. Januar 2008 in Kraft getretenen Transparenzvorschriften betreffend Vergütung an Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung im Obligationenrecht (Art. 663b^{bis} OR): Die Mitglieder des Verwaltungsrates (inkl. Verwaltungsratspräsident) erhielten im Geschäftsjahr 2007 insgesamt eine Entschädigung von CHF 760 000 (Vorjahr CHF 760 000), zuzüglich einer Spesenpauschale von CHF 90 400 (Vorjahr CHF 90 400). Die 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 Entschädigung für den Vizepräsidenten belief sich auf CHF 90 000 (Vorjahr CHF 90 000) und für die übrigen sieben Mitglieder des Verwaltungsrates auf CHF 420 000 (Vorjahr CHF 420 000). Die Spesenpauschale belief sich für den Vizepräsidenten auf CHF 10 000 (Vorjahr CHF 10 000) und für die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates auf CHF 50 400 (Vorjahr CHF 50 400).

Die an die Mitglieder der Geschäftsleitung (inkl. CEO) ausbezahlte Entschädigung belief sich auf CHF 3 403 567 (Vorjahr CHF 3 162 800), davon fixes Grundsalär CHF 2 197 500 (Vorjahr CHF 2 100 000), variabler Lohnbestandteil CHF 1 206 067 (Vorjahr CHF 1 062 800). Zusätzlich wurde gesamthaft eine Spesenpauschale von CHF 111 036 (Vorjahr CHF 109 000) sowie gesamthaft eine jährliche einmalige Einlage in die Pensionskassenguthaben von CHF 455 208 (Vorjahr CHF 225 000) entrichtet.

Die Entschädigung für den CEO betrug CHF 900 000 (Vorjahr CHF 600 000), davon fixes Grundsalär CHF 500 000 (Vorjahr CHF 400 000) und variabler Lohnbestandteil CHF 200 000 (Vorjahr CHF 200 000). Zusätzlich wurde ein Sign-on-Bonus von CHF 200 000 zur Abgeltung des durch den Arbeitgeberwechsel verlustig gegangenen Bonus beim vormaligen Arbeitgeber ausgeschüttet. Zusätzlich wurde eine Spesenpauschale von CHF 25 000 (Vorjahr CHF 24 000) und eine einmalige Einlage in das Pensionskassenguthaben von CHF 60 000 (Vorjahr CHF 25 000) entrichtet. Zudem

wurde eine ausserordentliche Einlage in sein Pensionskassenguthaben von CHF 250 000 (Vorjahr CHF 100 000) vorgenommen.

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. Die SBB hat sich verpflichtet, im Jahr 2008 die Liegenschaft des CEO an seinem alten Wohnort in Deutschland zu den Gestehungskosten zu übernehmen. Ein eventueller Gewinn oder Verlust geht zugunsten oder zulasten der SBB. 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 zwölf Monate. Abgangsentschädigungen sind keine vorgesehen.

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

Mitwirkungsrechte der Aktionäre, Beziehungen zum Bund, Aktionärsinformation.

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

Solange der Bund alleiniger Aktionär bleibt, nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr (Art. 10 Abs. 2 SBBG). Der Bundesrat hat seinerseits das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt. 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;

04	Konzernbericht
14	Strategie/Zielerreichung
16	Leistungen öffentl. Hand
18	Was Kunden wünschen
20	Umwelt
22	Personal/Soziales
28	Sicherheit
31	Risikomanagement
32	Informatik
34	Pensionskasse
36	Personenverkehr
46	Güterverkehr
56	Infrastruktur
66	Immobilien
76	Corporate Governance
87	Jahreschronik
91	Finanzbericht

- Budget: Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 18 Abs. 2 SBBG);
- Geschäftsbericht, Jahres- und Konzernrechnung, Gewinnverwendung: Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 17 Abs. 2 SBBG) und durch die Generalversammlung;
- Wahl beziehungsweise Abwahl des Verwaltungsrates;
- Entlastung des Verwaltungsrates.

Die Berichterstattung an UVEK und EFD erfolgt an regelmässigen Sitzungen durch den Präsidenten des Verwaltungsrates sowie den CEO. Darüber hinaus orientiert die SBB die federführenden Departemente sowie das Bundesamt für Verkehr im Rahmen regelmässig stattfindender Gespräche über aktuelle Themen aus Verwaltungsrat und Geschäftsleitung.

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 16 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 Konzern-tochtergesellschaften 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 2007 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 759 000 (Vorjahr CHF 1 867 000) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 35 000 (Vorjahr CHF 176 000).

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

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

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 zu 100 % Eigentümer des Aktienkapitals ist, sind jedoch nicht vorgesehen.

Jahreschronik 2007.

Januar

1. Januar – Der 45-jährige Andreas Meyer übernimmt offiziell sein Amt als CEO der SBB AG.

5. Januar – Eine repräsentative Studie von SBB und Schweiz Tourismus zeigt: Viele Schweizerinnen und Schweizer kennen die Sehenswürdigkeiten ihres Landes nur vom Hörensagen. Die SBB lanciert ihre Jahreskampagne in zwölf Etappen: «Entdecken Sie die Schweiz.»

10. Januar – Die SBB beschliesst eine Partnerschaft mit dem Ticketanbieter CTS Eventim AG. Damit wird die SBB zur grössten Anbieterin von Event-Tickets in der Schweiz.

31. Januar – Die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ziehen erstmals Bilanz in dem 2006 neu eingeführten Bonus-Malus-System für die S-Bahn Zürich. Die SBB verfehlte 2006 die vereinbarten Ziele für die Pünktlichkeit und für die Kundeninformation im Störfall. Deshalb muss die SBB dem ZVV eine Malus-Zahlung in der Höhe von CHF 1,75 Mio. leisten.

Februar

1. Februar – SBB Cargo gibt für das Jahr 2006 eine Rekord-Transportleistung bekannt. Cargo leistete insgesamt 12,34 Mia. Nettotonnenkilometer, das sind 7,5 % mehr als im Vorjahr.

21. Februar – SBB Personenverkehr übernimmt von SBB Cargo die Servicestandorte Bellinzona und Biel. Mehrere Servicestandorte werden ausgebaut. In Rorschach und Weinfelden wird der Unterhalt per Ende 2007 aufgehoben; die entsprechenden Arbeiten werden künftig in Oberwinterthur durchgeführt. Für den Standort Oberwinterthur prüft die SBB ein Joint Venture mit Stadler Rail.

28. Februar – Der 49-jährige Alain Barbey wird zum neuen CEO der Cisalpino AG gewählt. Er ersetzt Lucio Gastaldi, der das Unternehmen seit 1997 geführt hatte.

März

2. März – Die SBB und die Deutsche Bahn (DB) besiegeln in Zürich ihre erste Bahnhofpartnerschaft. Die beiden Hauptbahnhöfe Zürich und Berlin arbeiten künftig enger zusammen und pflegen einen aktiven Erfahrungsaustausch.

18. März – Erstmals steuert das neue europäische Zugsicherungssystem ETCS den Bahnverkehr auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist rund um die Uhr. Die Umstellung auf Vollbetrieb mit täglich 250 Personen- und Güterzügen verläuft ohne Probleme.

April

3. April – Der Verwaltungsrat der SBB ernennt den 45-jährigen Solothurner Markus Jordi zum neuen Personalchef und Mitglied der Geschäftsleitung. Er tritt die Nachfolge von Hannes Wittwer an.

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

4. April – An der Bilanzmedienkonferenz gibt die SBB für das Geschäftsjahr 2006 einen Konzerngewinn von CHF 259,4 Mio. bekannt. Die Verkehrsleistungen erreichten sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr neue Rekordwerte. Während der Personenverkehr einen Gewinn von CHF 246,2 Mio. erwirtschaftete, belastete SBB Cargo das Ergebnis mit einem Verlust von CHF 29,6 Mio. Erneut trübte die Pensionskasse SBB die Bilanz des Geschäftsjahres; sie belastete das Eigenkapital der SBB mit CHF 3 Mia.

Mai

21. Mai – In Zürich HB eröffnet die SBB den ersten «InfoPoint». Die markante Kundenanlage mitten in der Querhalle steht den Reisenden für Bahnverkehrsinformationen zur Verfügung und dient vielen Ortsunkundigen auch als erste Anlaufstelle.

29. Mai – Der Verwaltungsrat der SBB verabschiedet das Vorprojekt zum Bau der Bahnlinie von Mendrisio nach Varese (I) im grenzüberschreitenden Verkehr mit Italien. Die Investition beträgt auf dem 6,5 km langen Schweizer Abschnitt CHF 137 Mio. Ab dem Jahr 2011 ermöglicht die neue Linie den Ausbau des Regionalverkehrs im Dreieck Lugano–Como–Varese sowie den direkten Anschluss des Tessins an den Flughafen Milano Malpensa.

30. Mai – An einem Spitzentreffen in Genf beschliessen die SBB und die französische SNCF einen weiteren Ausbau der Zusammenarbeit sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr. SBB Cargo und FRET SNCF kooperieren in der grenzüberschreitenden Produktion zwischen Mulhouse (F) und Buchs SG. Die SBB beschafft für die gemeinsame Gesellschaft TGV Lyria eine zusätzliche TGV-Komposition.

31. Mai – Die EURO 2008 SA, der Bund und die SBB präsentieren das Verkehrskonzept für die Fussball-Europameisterschaft in der Schweiz und Österreich. Erstmals wird für einen Anlass in dieser Grössenordnung ein Kombiticket angeboten, das gleichzeitig den Stadioneintritt und die Bahnreise umfasst.

Juni

10. Juni – TGV Lyria nimmt den Betrieb auf der neuen Strecke Zürich–Basel–Paris via Strassburg auf. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit von und nach Paris um rund 90 Minuten. Gleichzeitig feiert die SBB mit der Bevölkerung das 100-jährige Bestehen des historischen Bahnhofgebäudes Basel.

24. Juni – An das Eidgenössische Turnfest in Frauenfeld reisen über 50 000 Turnerinnen und Turner mit der Bahn – das sind 90 % der Teilnehmenden. Insgesamt verkehren 400 Extrazüge.

28. Juni – Anlässlich des Jubiläums «125 Jahre Gotthardbahn» eröffnet SBB CEO Andreas Meyer mit Regierungsvertretern der Kantone Uri und Tessin den Gottardo-Bahnwanderweg zwischen Erstfeld und Biasca.

Juli

2. Juli – Die SBB gründet mit acht führenden europäischen Partnerbahnen die Allianz Railteam. Der Verbund bezweckt eine Vereinheitlichung der Angebote und einen Serviceausbau im europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr.

2. Juli – Die SBB beschliesst, für den Unterhalt der Gliederzüge «Flirt» und «GTW» am Standort Oberwinterthur ein eigenes Kompetenzzentrum aufzubauen. Die interne Lösung setzte sich im Vergleich mit der ebenfalls geprüften Variante einer Kooperation mit Stadler Rail durch.

3. Juli – Der Eidgenössische Preisüberwacher stimmt den Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr per 9. Dezember 2007 zu. Der Normaltarif darf um durchschnittlich 3,1% angehoben werden. SBB und Preisüberwacher einigen sich darauf, auf die vorgesehenen zusätzlichen Distanzzuschläge für nachfragestarke Strecken zu verzichten.

29. Juli – Erstmals verkehren auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zwischen Bern und Olten täglich 180 fahrplanmässige Züge mit der Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

August

10. August – Heftige Unwetter führen zu einer Absenkung des Bahndamms zwischen Wünnewil und Flamatt FR. Die Strecke Bern–Fribourg bleibt zwei Wochen lang für den Zugverkehr unterbrochen. Die Sanierungsarbeiten gestalten sich überaus schwierig. Während der Streckensperrung betreibt die SBB für den Verkehr zwischen der Deutschschweiz und der Romandie einen Ersatzfahrplan via Jurasüdfusslinie. Gleichzeitig verkehren zwischen Bern und Fribourg während des Unterbruchs insgesamt 3500 Busse.

13. August – Die SBB führt für das Tessin und die Region Bern versuchsweise einen Haus-Abhol- und Lieferservice für Kunden mit Reisegepäck ein.

16. August – Der Leiter von SBB Cargo, Daniel Nordmann, tritt zurück, nachdem sich im Gütergeschäft für das erste Halbjahr 2007 ein Defizit von CHF 35,5 Mio. abzeichnet. Aufgrund der jüngsten Resultatentwicklung fehle ihm die notwendige Glaubwürdigkeit, um die nach wie vor grossen Herausforderungen von SBB Cargo anzupacken, begründet Nordmann den Entscheid. Sein Stellvertreter Nicolas Perrin übernimmt per sofort interimistisch die Leitung von SBB Cargo.

23. August – Die SBB befördert 130 000 Besucher des Eidgenössischen Schwingfests mit der Bahn nach Aarau. Insgesamt verkehren 67 Extrazüge.

30. August – Die SBB weist für das erste Halbjahr 2007 ein Konzernergebnis von CHF 92,3 Mio. aus, 32,9 Mio. mehr als im Vorjahr. Die Verkehrsleistungen und -erträge wurden gegenüber dem Vorjahr erneut gesteigert.

September

9. September – An Publikumsanlässen in Erstfeld und Biasca feiern 50 000 Festbesucher das offizielle Jubiläum zum 125-Jahre-Jubiläum der Gotthardbahn.

15. September – Mit dem NEAT-Express verkehren erstmals kommerzielle Personenzüge der SBB durch den Lötschberg-Basistunnel zwischen Visp VS und Spiez BE. Die Züge fahren zweimal täglich.

20. September – Gemeinsam mit Behördevertretern von Stadt und Kanton Zürich feiert SBB-Chef Andreas Meyer den Spatenstich für die Bauarbeiten zur neuen Durchmesserlinie durch die Stadt Zürich. Die neue Linie zwischen Zürich-Altstetten via Zürich HB nach Zürich-Oerlikon mit dem neuen unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse als Herzstück ermöglicht ab 2013 einen im ganzen Verkehrsnetz der SBB spürbaren Angebotsausbau.

Oktober

13. Oktober – Bundesrat Samuel Schmid und der Schweizer Turnierdirektor Christian Mutschler taufen zusammen mit den Bahnhäuptern von SBB und ÖBB in Zürich die «UEFA Euro 2008™»-Lok. Die Schweiz und Österreich richten gemeinsam die Fussball-Europameisterschaft 2008 aus.

24. Oktober – SBB Finanzchef Claude Alain Dulex gibt seinen Rücktritt per Ende Oktober 2008 bekannt.

November

8. November – Über 1200 Mädchen und junge Frauen begleiten anlässlich des nationalen Tochtertags ihre Eltern zur Arbeit bei der SBB.

21. November – Die SBB gibt an einer Medienkonferenz zum bevorstehenden Fahrplanwechsel bekannt, jährlich über CHF 500 Mio. in Rollmaterial für den Personenverkehr zu investieren. Für die Reisenden richtet die SBB unter 0800 401 401 erstmals eine kostenlose Telefonnummer für Kundenreaktionen ein.

29. November – Die SBB startet mit der Erneuerung der Software für ihre 1100 Billettautomaten mit Touchscreen. Die Geräte werden dadurch für die Benutzer bedienungsfreundlicher und erhalten ein erweitertes Ticket-Sortiment.

29. November – Eine Streifkollision zwischen einem Güterzug und einer S-Bahn in Winterthur verläuft glimpflich. Niemand wird verletzt, der Bahnbetrieb wird nur geringfügig beeinträchtigt. Hingegen entsteht an der S-Bahn-Komposition grosser Sachschaden.

Dezember

6. Dezember – Die Firma Alstom zieht sich aus dem geplanten Joint Venture zum Betrieb des Industriewerks Biel zurück. SBB Cargo betreibt das IW Biel mit 150 Mitarbeitenden vorerst allein weiter.

9. Dezember – Der Fahrplanwechsel mit der Inbetriebnahme des neuen Lötschberg-Basistunnels in den fahrplanmässigen Betrieb klappt ohne nennenswerte Probleme. Mit dem neuen Fahrplan verkürzen sich die Fahrzeiten vom und ins Wallis um rund eine Stunde. Ab Basel und Bern erreichen Bahnreisende Mailand rund 30 Minuten schneller als bisher. Der Vollknoten Interlaken reduziert die Reisezeit in die Jungfrauregion um eine Viertelstunde. Auf den Hauptstrecken Zürich–Bern, Zürich–Basel und Genf–Lausanne verkehren zusätzliche Züge in der Pendlerzeit. Mit der Inbetriebnahme der 3. Teilergänzung wird das Angebot der S-Bahn Zürich erneut verbessert.

12. Dezember – Der Verwaltungsrat wählt den 48-jährigen Schaffhauser Nicolas Perrin zum neuen Leiter von SBB Cargo.

14. Dezember – Die SBB und ihre Sozialpartner einigen sich bei den Lohnverhandlungen auf Lohnmassnahmen im Umfang von insgesamt 2,8 %.

Finanzbericht.

Konzernbericht SBB

Finanzieller Lagebericht 92

Der SBB Konzern schliesst das Geschäftsjahr 2007 mit einem Konzerngewinn von CHF 80,4 Mio. ab. Das Jahresergebnis wird durch die Situation von SBB Cargo stark negativ beeinflusst.

Konzernerfolgsrechnung 101

Konzernbilanz 102

Konzerngeldflussrechnung 104

Konzerneigenkapitalnachweis 105

Anhang zur Konzernrechnung 106

Anmerkungen zur Konzernrechnung 110

Segmentinformation: 126

Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien, Zentralbereiche

Beteiligungsverzeichnis 132

Bericht des Konzernprüfers 134

SBB AG

Erfolgsrechnung 135

Bilanz 136

Anhang zur Jahresrechnung 138

Antrag des Verwaltungsrates über 146

die Verwendung des Bilanzergebnisses

Bericht der Revisionsstelle 147

Finanzieller Lagebericht.

Das Geschäftsjahr 2007 verlief für den SBB Konzern mit Ausnahme der Ergebnissituation von SBB Cargo positiv. Das nationale und internationale Mehrangebot sowie die gute Konjunkturlage in der Schweiz und Europa führten zu einem markanten Wachstum der Verkehrserträge. Die Bahnhofskonzepte «RailCity» und «Mehr Bahnhof» profitierten zudem von der guten Konsumstimmung.

Der Konzerngewinn beläuft sich auf CHF 80,4 Mio. Das Ergebnis fällt gegenüber dem Vorjahr um CHF 179,0 Mio. tiefer aus. Das Vorjahresergebnis wurde durch die Auflösung von nicht mehr gebundenen Rückstellungen für Restrukturierungen, Flottensanierung und Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Steuerabgrenzungen in der Höhe von CHF 131,0 Mio. positiv beeinflusst. Demgegenüber erlitt SBB Cargo im Berichtsjahr trotz wachsender Verkehrserträge einen erneuten Rückschlag. Das Jahresergebnis vor Restrukturierungsmassnahmen beläuft sich auf minus CHF 87,9 Mio. Die beschlossenen Restrukturierungsmassnahmen in den Verkehrs- und Instandhaltungsbereichen sowie im Overhead führten zur Bildung von Restrukturierungsrückstellungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen in der Höhe von Total CHF 102,5 Mio. Das Konzernergebnis wird aufgrund dieser Massnahmen mit insgesamt CHF 96,0 Mio. belastet.

Das Konzernergebnis nach Segmenten präsentiert sich wie folgt:

Konzernergebnis nach Segmenten

Mio. CHF	2007	2006	Veränderung
Personenverkehr	193,0	193,7	-0,7
Güterverkehr	-190,4	-37,3	-153,1
Infrastruktur	32,2	91,8	-59,6
Immobilien	32,6	27,8	4,8
Zentralbereiche	10,2	-20,5	30,7
Intercompany-Eliminationen	2,9	4,0	-1,1
Konzerngewinn	80,4	259,4	-179,0

Der Personenverkehr erzielt ein Jahresergebnis von CHF 193,0 Mio. und erreicht damit operativ das ausgewiesene Vorjahresergebnis. Sondereinflüsse hatten das Vorjahresergebnis stark positiv beeinflusst. Die Ergebnissteigerung ist insbesondere auf den markanten Anstieg der Verkehrserträge, den verminderten Unterhaltbedarf für Rollmaterial aufgrund des milden Winters 2006/2007 sowie Effizienzsteigerungen im Betrieb zurückzuführen.

SBB Cargo konnte im Berichtsjahr den Verkehrsertrag um CHF 56,7 Mio. steigern. Das Wachstum wurde hauptsächlich im Ausland generiert. Zusätzlich konnten höhere Zusatzleistungen (Plattformleistungen, Wagenstandsgelder, Zustellgebühren und Sonderleistungen) erbracht werden. Da die Mehrleistungen im Verkehr nicht mit eigenen Ressourcen produziert werden konnten, mussten diese zu einem hohen Anteil extern beschafft werden, was zu einer markanten Erhöhung der Bahnbetriebsleistungsaufwendungen führte. Der europäische Schienengütertransportmarkt hat 2007 gegenüber dem Vorjahr deutlich an Dynamik gewonnen und erhöhte den Konkurrenzdruck nochmals. In der Schweiz erhöhte sich der Wettbewerb insbesondere im Wagenladungsverkehr und bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen.

SBB Infrastruktur gewann vom Angebotsausbau der Eisenbahninfrastruktur und der damit verbundenen Mehrverkehre. 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. Das Energiegeschäft profitierte von guten Witterungsbedingungen und hohen Wasserzuflüssen zu den Stauseen sowie einer optimalen Seebewirtschaftung mit Anpassungen der Eigenproduktion an Zuflüsse und Marktpreise.

SBB Immobilien steigerte die Mieterträge aufgrund von überdurchschnittlich hohen Detailhandelsumsätzen in den RailCity-Bahnhöfen und den Bahnhöfen des Konzepts «Mehr Bahnhof». Die Veräusserung von Liegenschaften und Grundstücken verlief zudem im geplanten Rahmen.

Bei den Zentralbereichen wurden erfolgreich die divisionalen Informatikbereiche des Personenverkehrs und der Infrastruktur integriert. Höhere IT-Aufwendungen konnten durch gezielte Kosteneinsparungen zu einem grossen Teil aufgefangen werden.

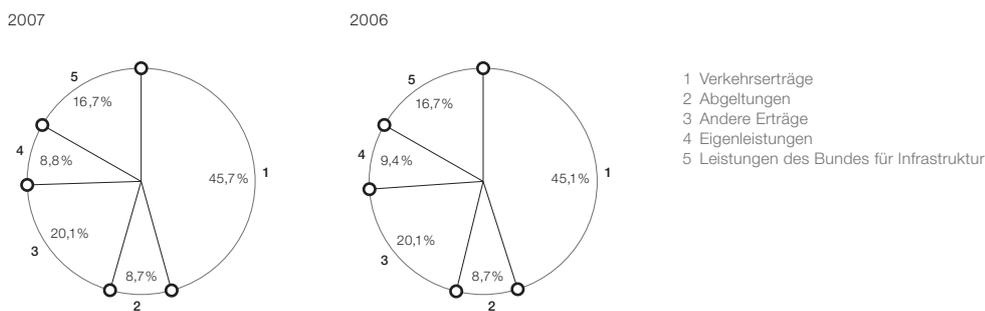
Eckwerte der Erfolgsrechnung

Mio. CHF	2007	2006	Veränderung
Betriebsertrag	7 673,9	7 269,0	404,9
Betriebsaufwand	-7 447,9	-6 925,2	-522,7
Betriebsergebnis/EBIT	226,0	343,8	-117,8
Gewinn vor Steuern	90,6	262,9	-172,3
Konzerngewinn	80,4	259,4	-179,0

Betriebsertrag.

Der Betriebsertrag ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 404,9 Mio. auf CHF 7673,9 Mio. angestiegen. Die Zunahme ergibt sich massgeblich aus den höheren Verkehrserträgen von CHF 224,5 Mio., den um CHF 110,4 Mio. besseren Leistungen der öffentlichen Hand, den vermehrten Gewinnen aus der Veräusserung von Anlagevermögen (CHF +55,0 Mio.) sowie aus gewachsenen Mieterträgen.

Struktur des Betriebsertrags



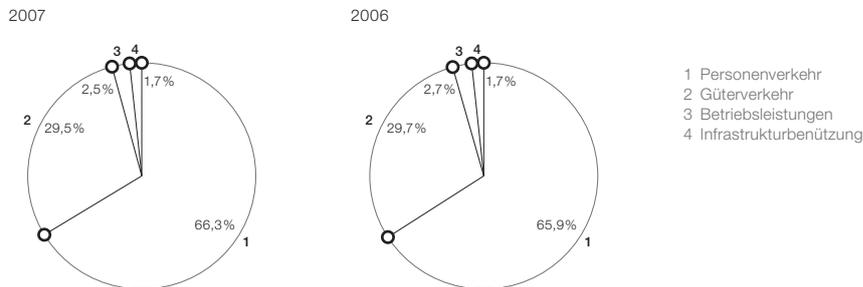
Entwicklung der Verkehrserträge

Mio. CHF	2007	2006	Veränderung
Personenverkehr	2 321,0	2 159,7	161,3
Güterverkehr	1 033,9	972,7	61,2
Betriebsleistungen	87,7	89,2	-1,5
Infrastruktur	60,7	57,2	3,5
Verkehrserträge	3 503,3	3 278,8	224,5

Die konsolidierten Verkehrserträge sind im Berichtsjahr um 6,8 % angestiegen. Das grösste prozentuale Wachstum verzeichnete dabei der Personenverkehr mit 7,5 %. Auch im Güterverkehr konnten Mehrerträge von 6,3 % generiert werden.

Die Zusammensetzung der Verkehrserträge nach Verkehrsarten hat sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. Der Anteil der Personenverkehrserträge stieg erneut leicht auf 66,3 % (Vorjahr: 65,9 %).

Struktur des Verkehrsertrags



Personenverkehrsertrag. Der Personenverkehrsertrag stieg im Berichtsjahr um CHF 161,3 Mio. an. Das Wachstum der Fahrausweisverkäufe hielt sich das ganze Jahr auf stabil hohem Niveau. Die Umlauftrate der Generalabonnemente konnte um 8,8 % und die der Halbtaxabonnemente um 3,5 % gesteigert werden. Im Fernverkehr verzeichneten insbesondere die Linien im Viereck Bern–Basel–Zürich–Luzern und die Linie Genf–Romanshorn hohe Zuwachsraten. Im internationalen Verkehr wurden durch die Eröffnung der dritten Lyria-Linie (Schweiz–Paris) und der Verlängerung der Cisalpino-Linie nach Triest zusätzliche Erträge erzielt. Im Regionalverkehr entwickelte sich insbesondere die Region Zürich überproportional, zudem konnten Turbo AG, SBB GmbH und RegionAlps zusätzliche Linien im Regionalverkehr betreiben.

Güterverkehrsertrag. Im Güterverkehr wurden insbesondere im Ausland beim kombinierten Verkehr und bei Spediteuren Mehrverkehre erzielt. In der Schweiz gewannen u. a. die Bauverkehre aufgrund der guten Konjunkturlage dazu. Dagegen waren andere Branchen wie Salztransporte aufgrund der milden Temperaturen im Winter rückläufig.

Betriebsleistungsertrag. Die Betriebsleistungserträge, welche u. a. Lokführer-, Rangier- und Distributionsleistungen sowie Zugsbegleitung und Bahnpolizei umfassen, liegen praktisch auf Vorjahreshöhe.

Ertrag aus Infrastrukturbenützung. Die Nachfrage Dritter nach Trassen für den Güterverkehr (Open Access) ist auch im Geschäftsjahr 2007 erneut gestiegen.

Leistungen der öffentlichen Hand.

Die in der Erfolgsrechnung erfassten Leistungen der öffentlichen Hand sind im Berichtsjahr um CHF 110,4 Mio. auf CHF 1953,1 Mio. angestiegen. Die markante Veränderung ergibt sich einerseits aus der Erhöhung der Leistungen des Bundes für Infrastruktur, basierend auf der neuen Leistungsvereinbarung mit dem Bund für die Jahre 2007–2010 und aus dem Anstieg der Abgeltungen für den Regionalverkehr.

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

Mio. CHF	2007	2006	Veränderung
Abgeltungen regionaler Personenverkehr			
Bund	348,7	337,0	11,7
Kantone	204,7	187,3	17,4
Beiträge Dritter	38,4	27,8	10,5
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	591,8	552,1	39,7
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur			
für Kombiverkehr	46,8	46,8	0,0
für übrigen Güterverkehr	18,4	18,6	-0,2
Total Trassenpreissubventionen	65,2	65,4	-0,2
Abgeltung an Cargo für Kombiverkehr	11,7	13,8	-2,1
Total Abgeltungen	668,7	631,3	37,4
Abschreibung Infrastruktur	838,9	855,5	-16,6
Betriebsbeitrag Infrastruktur	445,5	355,9	89,6
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 284,4	1 211,4	73,0
Total Leistungen der öffentlichen Hand in der Erfolgsrechnung	1 953,1	1 842,7	110,4

Der Anteil der erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand am Betriebsertrag beträgt unverändert zum Vorjahr 25,5 %.

Für den Substanzerhalt und für den weiteren Ausbau der Eisenbahninfrastruktur erhöhten sich die in der Bilanz erfassten Darlehen für Infrastrukturinvestitionen und Eisenbahngrossprojekte um CHF 230,5 Mio.

Abgeltungen.

Die SBB wird für nicht kostendeckende, von der öffentlichen Hand bestellte Leistungen mit Abgeltungen entschädigt. Die Abgeltungen stiegen im Berichtsjahr um 6,0%.

Die Entwicklungen im Einzelnen:

Abgeltungen regionaler Personenverkehr. Die Abgeltungen regionaler Personenverkehr haben gegenüber dem Vorjahr um CHF 39,7 Mio. auf CHF 591,8 Mio. zugenommen. In diesem Betrag sind CHF 25,2 Mio. für Abgeltungen an die Infrastruktur im Regionalverkehr bei Tochtergesellschaften enthalten. Mit der Erhöhung der Verkehrsabgeltungen wurden die höheren Kosten der dritten Teilergänzung bei der S-Bahn Zürich sowie der Betrieb von zusätzlichen Linien und der Einsatz von neuem Rollmaterial (DTZ und FLIRT) abgegolten.

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 65,2 Mio. verblieben im Berichtsjahr praktisch auf Vorjahresniveau (CHF -0,2 Mio.). Die Trassenpreissubventionen kommen nicht nur SBB Cargo zugute, sondern auch den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Trassenleistungen von SBB Infrastruktur beziehen. Rund 30% von den vereinnahmten Trassenpreissubventionen entfallen auf andere EVU.

Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr. Die direkten Abgeltungen an SBB Cargo für den Kombiverkehr sind aufgrund des laufenden Subventionsabbaus leicht tiefer ausgefallen.

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.

Der Betriebsbeitrag erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr planmässig um CHF 89,6 Mio. Der Abschreibungsbeitrag entspricht den effektiven Abschreibungen und nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen (NaI) für Eisenbahninfrastruktur. Der in der Erfolgsrechnung verbuchte Abschreibungsbeitrag fiel gegenüber dem vereinbarten Zahlungsrahmen um CHF 30,8 Mio. und gegenüber dem Vorjahr um CHF 16,6 Mio. tiefer aus.

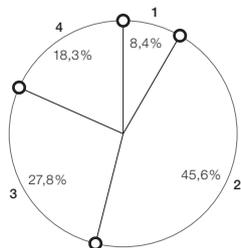
Betriebsaufwand.

Der Betriebsaufwand ist im Berichtsjahr um CHF 522,7 Mio. oder 7,5 % auf CHF 7447,9 Mio. angestiegen, wovon CHF 96,0 Mio. auf Restrukturierungsmassnahmen bei SBB Cargo entfallen.

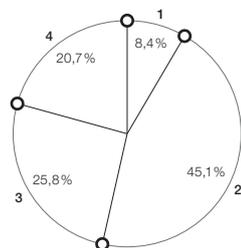
Trotz erneut rückläufigem Personalbestand um 495 Vollzeitstellen ist der Personalaufwand stark angestiegen (CHF +272,9 Mio.). Diese Zunahme resultiert aus den Lohnmassnahmen 2007 (Lohnerhöhungen, Anhebung Wochenarbeitszeit von 40 auf 41 Stunden und geänderte Zulagen), dem Primatswechsel bei der Pensionskasse SBB, dem Pensionskassenwechsel der Zentralbahn AG sowie vermehrtem temporärem Personal aufgrund des Personalunterbestandes und der Auszahlung einer Einmalprämie für das Geschäftsjahr 2007. Weitere CHF 65,5 Mio. stammen aus der Bildung von Restrukturierungsrückstellungen bei SBB Cargo. Der Anstieg des sonstigen Betriebsaufwandes ergibt sich aus der hohen Verkehrszunahme, durch welche sich auch die Bahnbetriebsleistungsaufwendungen stark erhöhten. Eine signifikante Zunahme entstand im Güterverkehr aufgrund des Einkaufs von externen Leistungen und im Personenverkehr durch den Betrieb der neuen Lyria III Linie.

Eckwerte des Betriebsaufwandes

2007



2006



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

Bilanz.

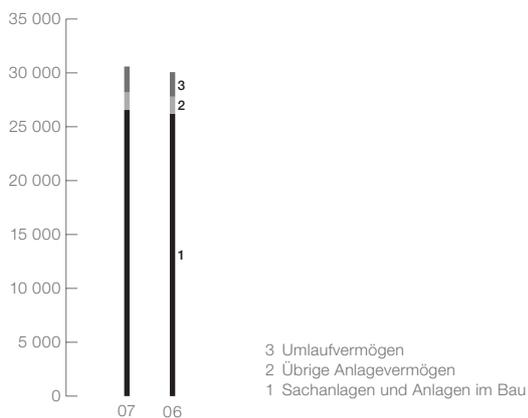
Eckwerte der Bilanz

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006	Veränderung
Umlaufvermögen	2 411,1	2 277,9	133,2
<i>davon Flüssige Mittel</i>	586,1	702,3	-116,2
Anlagevermögen	28 181,6	27 790,0	391,6
<i>davon Sachanlagen und Sachanlagen im Bau</i>	26 559,6	26 210,5	349,1
Total Aktiven	30 592,7	30 067,9	524,8
Finanzverbindlichkeiten	15 616,2	13 873,9	1 742,3
Übrige Verbindlichkeiten	6 009,7	7 307,9	-1 298,3
Eigenkapital	8 966,8	8 886,1	80,7
Total Passiven	30 592,7	30 067,9	524,8

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr infolge von Investitionen in Sachanlagen und dem Anstieg des Umlaufvermögens um CHF 524,8 Mio. Für die Teilsanierung der Pensionskasse SBB wurden Darlehen in der Höhe von CHF 1493,0 Mio. aufgenommen. Dabei wurde direkt bei der Pensionskasse SBB eine rechtliche Verpflichtung von CHF 1200,0 Mio. eingegangen und weitere CHF 293,0 Mio. mittels Aufnahme eines Bankdarlehens als Direktzahlung an die Pensionskasse SBB geleistet. Die restliche Zunahme der Finanzverbindlichkeiten beinhaltet die Finanzierung von Investitionen. Die Eigenkapitalquote verminderte sich leicht von 29,6 % auf 29,3 %.

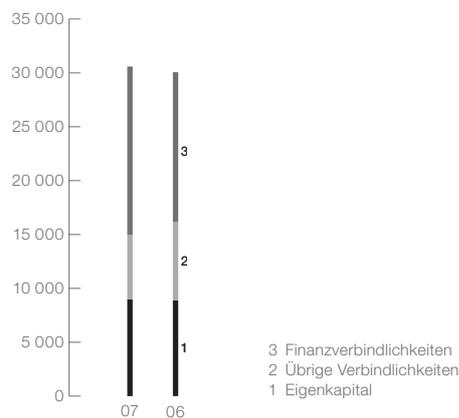
Aktiven

Mio. CHF



Passiven

Mio. CHF



Geldflussrechnung

Mio. CHF	2007	2006
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	876,8	963,1
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-1 306,6	-1 464,6
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	312,9	355,4
Total Geldfluss	-116,9	-146,1
Veränderung flüssige Mittel	-116,9	-146,1

Aus der Betriebstätigkeit resultiert ein Geldfluss von CHF 876,8 Mio. (CHF –86,3 Mio. gegenüber Vorjahr). Der Geldfluss für Investitionen fiel im Berichtsjahr um CHF 158,0 Mio. tiefer aus. Der Gesamtmittelabfluss beträgt CHF 429,8 Mio., welcher durch die Aufnahme von Bundes- und Drittdarlehen in der Höhe von CHF 312,9 Mio. und einem Abbau der flüssigen Mittel von CHF 116,9 Mio. gedeckt wurde.

Nettoverschuldung

Mio. CHF	2007	2006
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	105,1	136,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 775,0	5 427,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12 702,1	12 770,0
<i>davon gegenüber Dritten</i>	<i>220,8</i>	<i>224,3</i>
<i>davon gegenüber Bund</i>	<i>8 456,2</i>	<i>8 225,8</i>
<i>davon gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</i>	<i>1 200,0</i>	<i>0,0</i>
<i>davon Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16</i>	<i>2 825,1</i>	<i>4 319,9</i>
./. Langfristige Erlösabgrenzungen	-141,0	-140,1
./. Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	-2 825,1	-4 319,9
Total Finanzverbindlichkeiten	15 616,2	13 873,9
./. Flüssige Mittel und Wertschriften	-1 179,3	-1 364,0
Nettoverschuldung	14 436,9	12 509,9
Zunahme Nettoverschuldung	1 927,0	577,6
Veränderung Verpflichtungen Bund	230,5	347,7
Zunahme Nettoverschuldung ohne Bund	1 696,5	229,9

Die Nettoverschuldung ist im Berichtsjahr markant angestiegen (CHF + 1927,0 Mio.). Nach Abzug der «Veränderung Verpflichtungen Bund» von CHF 230,5 Mio. aus der Mittelaufnahme für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen resultiert eine Zunahme der Nettoverschuldung gegenüber Dritten von CHF 1696,5 Mio. Diese resultiert aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von CHF 1493,0 Mio. für die Teilsanierung der Pensionskasse SBB. Der weitere Anstieg der Nettoverschuldung von CHF 203,5 Mio. dient der Finanzierung von Rollmaterial und weiteren kommerziellen Investitionen.

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2007	2006
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 503,3	3 278,8
Abgeltungen	2	668,7	631,3
Mieterträge Liegenschaften	3	327,0	317,4
Nebenerträge	4	1 300,3	1 242,5
Übrige Erträge	5	51,8	31,7
Eigenleistungen	6	675,4	684,2
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	7	1 284,4	1 211,4
Ertragsminderungen	8	-136,9	-128,4
Total Betriebsertrag		7 673,9	7 269,0
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	9	-624,9	-583,4
Personalaufwand	10	-3 392,9	-3 120,0
Sonstiger Betriebsaufwand	11	-2 069,0	-1 786,6
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	12	-1 361,1	-1 152,0
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	13	0,0	-283,2
Total Betriebsaufwand		-7 447,9	-6 925,2
Betriebsergebnis/EBIT		226,0	343,8
Finanzertrag	14	97,5	85,9
Finanzaufwand	15	-232,9	-166,8
Gewinn vor Steuern		90,6	262,9
Steuern	16	-8,6	-0,5
Minderheitsanteile		-1,6	-3,0
Konzerngewinn		80,4	259,4

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB. Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	17	586,1	702,3
Wertschriften		20,6	15,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	680,4	661,5
Andere Forderungen	19	258,2	202,6
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	20	344,3	311,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen		521,5	385,0
Total Umlaufvermögen		2 411,1	2 277,9
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	21	1 275,2	1 310,1
Sachanlagen	22	22 115,7	21 595,6
Anlagen im Bau Sachanlagen	22	4 443,9	4 614,9
Immaterielle Anlagen	23	346,8	269,4
Total Anlagevermögen		28 181,6	27 790,0
Total Aktiven		30 592,7	30 067,9

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	24	105,1	136,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25	782,5	751,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	26	157,4	135,6
Passive Rechnungsabgrenzungen	27	1 248,0	1 190,5
Kurzfristige Rückstellungen	28	460,9	355,7
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 753,9	2 569,6
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	5 775,0	5 427,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten	30	12 702,1	12 770,0
Langfristige Rückstellungen	28	394,8	414,6
Total langfristiges Fremdkapital		18 872,0	18 612,2
Total Fremdkapital		21 625,9	21 181,9
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven vor Konzerngewinn		-2 257,4	-2 517,2
Konzerngewinn		80,4	259,4
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		8 892,1	8 811,3
Minderheitsanteile		74,8	74,8
Total Eigenkapital		8 966,8	8 886,1
Total Passiven		30 592,7	30 067,9

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	2007	2006
Konzerngewinn	80,4	259,4
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen	1 349,7	1 152,0
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen	11,4	0,0
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	20,0	204,4
Abnahme langfristige Erlösabgrenzungen	-11,6	-10,4
Zunahme Rückstellungen	84,7	29,0
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-17,3	6,2
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens	-102,6	-50,6
Aktivierbare Eigenleistungen auf Sachanlagen	-371,8	-395,0
Anteilige Gewinne aus Anwendung Equity-Methode	-0,7	-1,2
Ergebnis Minderheitenanteile	1,6	3,0
Zunahme Wertschriften	-5,6	-0,4
Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-18,9	-125,5
Zunahme/Abnahme Warenvorräte und angefangene Arbeiten	-32,7	0,7
Zunahme übriges Umlaufvermögen	-163,7	-18,9
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-24,4	5,8
Zunahme/Abnahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	78,1	-95,4
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)	876,8	963,1
Auszahlungen aus der Liquidation kons. Gesellschaften	-0,8	0,0
Einzahlungen aus dem Verkauf kons. Gesellschaften	0,0	0,5
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau	-1 409,1	-1 551,1
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen	192,3	86,2
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	-18,2	-6,6
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen	8,3	13,1
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen	-79,9	-6,9
Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen	0,8	0,0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-1 306,6	-1 464,6
Einzahlungen aus Aufnahme einer Anleihe	0,0	150,0
Rückzahlung einer Anleihe	-50,0	-150,0
Aufnahme/Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	31,7	-20,2
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	414,2	3,7
Rückzahlung/Aufnahme von anderen langfristigen Verbindlichkeiten	-82,1	373,2
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre	-0,8	-1,3
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	312,9	355,4
Total Geldfluss	-116,9	-146,1
Flüssige Mittel per 1. Januar	702,3	847,8
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz	0,7	0,5
Flüssige Mittel per 31. Dezember	586,1	702,3
Veränderung flüssige Mittel	-116,9	-146,1

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. 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
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	-0,9
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Konzerngewinn	0,0	0,0	80,4	0,0	80,4	1,6	82,0
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,4
Eigenkapital per 31. 12. 2007	9 000,0	2 069,1	-2 179,5	2,5	8 892,1	74,8	8 966,8

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

Anhang zur Konzernrechnung 2007. 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 132 und 133 entnommen werden.

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

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

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

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

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

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

Im vorliegenden Abschluss wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs		31. 12. 2007	Stichtagskurs 31. 12. 2006
	2007	2006		
EUR	1,65	1,58	1,66	1,61
GBP	2,39	2,31	2,25	2,35

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

Bewertungsgrundsätze der Konzernrechnung.

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

Umlaufvermögen. Die *Flüssigen Mittel* setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen zusammen.

Die *Wertschriften* 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 nach Altersgliederung und Betriebsstatus Rechnung getragen.

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

Anlagevermögen. Die *Finanzanlagen* enthalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 %, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sowie die übrigen nicht konsolidierten Beteiligungen, die zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Abschreibungen eingesetzt sind. Zudem sind in den Finanzanlagen langfristige Forderungen gegenüber Dritten, gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen und Forderungen gegenüber dem Aktionär enthalten. Diese werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden nur dann bilanziert, wenn es höchstwahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können.

Die Bewertung der *Sachanlagen* erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich der notwendigen Abschreibungen. Die Abschreibung erfolgt linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. Die geschätzten Nutzungs- bzw. Abschreibungsdauern der Sachanlagen betragen in Jahren:

Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	15–25
Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–20
EDV-Hardware	2–8
Telecom	
– Kleingeräte, Netzwerke	2–8
– Fernmeldeanlagen, Funkanlagen u. ä.	10–20
Fahrzeuge	
– Lokomotiven und Triebfahrzeuge	25–30
– Reisezugwagen	20–30
– Güter- und Dienstwagen	20–33
– Kleintriebfahrzeuge	20–30
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	7–20
Bahntechnik	15–33
Erschliessung, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–30
Wassertechnische Bauten	
– Druckleitungen, Wasserfassungen/Entsander	40–50
– Übrige wassertechnische Bauten	70–80
Gebäude	
– Wohn-/Verwaltungs-/ Geschäfts- und Bürogebäude	55–75
– Übrige Gebäude	40–60

Zinsaufwendungen für Vermögenswerte in abgeltungsberechtigten Bereichen werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Zinsaktivierung erfolgt maximal auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des dafür eingesetzten Fremdkapitals.

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

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

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

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

Goodwill		5
Rechte	gemäss Vertrag	
Software		4-8

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

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

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 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 zu Gunsten oder zu Lasten der Vorsorgeeinrichtungen ergibt.

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

Veränderungen dieser wirtschaftlichen Auswirkungen werden erfolgswirksam im Personalaufwand ausgewiesen.

Derivative Finanzinstrumente. Die 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. Die Bewertung erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft.

Eventualverpflichtungen und -forderungen. Unter den Eventualverpflichtungen resp. -forderungen werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und -forderungen, Pfandbestellungen sowie weitere Verpflichtungen und Forderungen mit Eventualcharakter zum Nominalwert ausgewiesen.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen. Die langfristigen Verpflichtungen umfassen alle eingegangenen Verpflichtungen, welche frühestens nach einem Jahr ab Bilanzstichtag fällig werden oder nicht innerhalb eines Jahres gekündigt werden können. Sie werden zum Nominalwert ausgewiesen.

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

0 Allgemeine Anmerkungen

Per 1. Januar 2007 sind die überarbeiteten Swiss GAAP FER in Kraft getreten. Dadurch mussten verschiedene Anpassungen im Finanzbericht vorgenommen werden. Die Anpassungen betreffen Gliederungen und Bezeichnungen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die überarbeiteten Swiss GAAP FER haben keine Auswirkungen auf die Bewertungen und das Konzernergebnis.

Die neue Swiss GAAP FER schreibt ferner zusätzliche Informationspflichten vor, welche in den entsprechenden Abschnitten der Anmerkungen eingefügt sind.

0.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

Seit 1. Januar 2007 hat sich der Kreis der konsolidierten Beteiligungen wie folgt verändert:

Liquidation: RailLink AG in Liq., Bern (März 2007)

0.2 Änderungen im Ausweis

Gewinn und Verlust aus Veräusserung Anlagevermögen

Der Gewinn und Verlust aus der Veräusserung von Anlagevermögen wird neu in den Nebenerträgen bzw. im sonstigen Betriebsaufwand ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Anlagen im Bau

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

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 in der Bilanzierung sind deshalb die Positionen des Vorjahres «Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» sowie «Veränderungen Wertberichtigung auf Anlagen im Bau» nicht mit den aktuellen Zahlen vergleichbar. Auf ein Restatement der Vorjahreszahlen wurde aufgrund des nicht vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnisses verzichtet.

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2007	2006
Personenverkehr	2 321,0	2 159,7
Güterverkehr	1 033,9	972,7
Betriebsleistungen	87,7	89,2
Infrastruktur	60,7	57,2
Verkehrserträge	3 503,3	3 278,8

Die Verkehrserträge steigerten sich im Berichtsjahr um CHF 224,5 Mio. oder 6,8%.

Dabei erhöhte sich der Personenverkehrsertrag durch das Mehrangebot im Fernverkehr und dem grenzüberschreitenden Verkehr (Lyria III und Cisalpino) sowie durch den Angebotsausbau im Regionalverkehr um CHF 161,3 Mio. oder 7,5%.

Die Güterverkehrserträge stiegen insbesondere aufgrund der Mehrverkehre im Ausland und der Verrechnung von Zusatzleistungen um 6,3%. Durch den Eintritt von Drittanbietern in den Wagenladungsverkehrsmarkt verschärfte sich der Wettbewerb in der Schweiz.

Die Erträge aus den Betriebsleistungen waren gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig (CHF – 1,5 Mio.).

Höhere Zuggewichte und Mehrverkehre mit Dritten im Personenverkehr insbesondere für Probefahrten im Lötschberg-Basistunnel und im Gütertransitverkehr führten zu einer Zunahme der Erträge aus Infrastrukturleistungen.

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2007	2006
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	348,7	337,0
Kantone	204,7	187,3
Beiträge Dritter	38,4	27,8
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	591,8	552,1
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	46,8	46,8
für übrigen Güterverkehr	18,4	18,6
Total Trassenpreissubventionen	65,2	65,4
Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr	11,7	13,8
Abgeltungen	668,7	631,3

Die Abgeltungen sind im Berichtsjahr um CHF 37,4 Mio. höher ausgefallen. Massgebend für den Anstieg sind die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr von CHF 39,7 Mio., welche sich aufgrund des Angebotsausbaus und des Betriebs von zusätzlichen Linien sowie aufgrund gestiegener Betriebskosten und des Einsatzes von neuem Rollmaterial deutlich erhöhten.

Die Trassenpreissubventionen und die Abgeltungen an SBB Cargo für den kombinierten Verkehr verblieben praktisch auf Vorjahresniveau. 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 38,0 Mio. an den ZVV unter Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht.

3 Mieterträge Liegenschaften

Die Mieterträge Liegenschaften verzeichneten im Berichtsjahr erneut einen Anstieg zum Vorjahr. Der grösste Zuwachs wurde erneut aufgrund der Umsatzmieterträge aus Bahnhofskonzepten «RailCity» und «Mehr Bahnhof» erreicht.

4 Nebenerträge

Mio. CHF	2007	2006
Dienstleistungen für Dritte	511,6	494,6
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	79,6	102,9
Erträge aus Vermietungen	90,6	89,2
Energieverkäufe	86,1	95,0
Geldwechsel	41,4	40,0
Provisionen, Kommissionen	87,6	84,0
Drucksachen- und Materialverkäufe	40,2	44,0
Kostenbeteiligungen, Beiträge	220,7	201,9
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	107,3	52,3
Übrige Nebenerträge	35,0	38,7
Nebenerträge	1 300,3	1 242,5

Die Nebenerträge sind gegenüber dem Vorjahr um CHF 57,8 Mio. angestiegen. Ausschlaggebend hierfür sind die um CHF 55,0 Mio. zusätzlich angefallenen Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen. Diese Gewinne dienen u. a. der Verzinsung und Amortisation der für die Teilsanierung der Pensionskasse SBB aufgenommenen Darlehen.

Die höheren Dienstleistungen für Dritte ergeben sich massgeblich aus den im 2007 erbrachten Leistungen und Lieferungen von Ersatzmaterial für Sicherungsanlagen auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist.

Im Berichtsjahr konnten weniger Leistungen im Rollmaterialunterhalt und für Infrastrukturanlagen Dritter erbracht werden, was zu einem markanten Rückgang der Erträge für Wartungs- und Unterhaltsarbeiten von CHF 23,3 Mio. führte.

Die Erträge aus Vermietungen verblieben praktisch auf Vorjahresniveau.

Infolge der milden Witterungsbedingungen und durch die hohen Wasserzuflüsse zu den Stauseen fiel die Eigen- und Fremdproduktion der Partnerkraftwerke höher aus als in den Vorjahren. Im Berichtsjahr wurde weniger Energie bei tieferen Marktpreisen gehandelt, das geringere Handelsvolumen führte entsprechend zu verminderten Energieaufwendungen (vgl. Anmerkung 11 «Energie- und Entsorgungsaufwand»).

Die Kostenbeteiligungen und Beiträge sind aufgrund von Beiträgen Dritter an Investitionsprojekte und aus der definitiven Abrechnung der Versicherungsleistungen für die Unwetterschäden vom August 2005 um CHF 18,8 Mio. angestiegen.

5 Übrige Erträge

Die übrigen Erträge fielen aufgrund von Pönalen für verspätet ausgelieferte Zugkompositionen und infolge der Rückzahlung eines bereits voll wertberechtigten Darlehens höher aus als im Vorjahr.

6 Eigenleistungen

Mio. CHF	2007	2006
Investitionsaufträge	371,8	395,0
Lageraufträge	303,6	289,2
Eigenleistungen	675,4	684,2

Durch das verminderte Investitionsvolumen sind die Eigenleistungen für Investitionsaufträge leicht tiefer ausgefallen als im Vorjahr. Dagegen wurden vermehrt Lagerleistungen für den Rollmaterialunterhalt erbracht.

7 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2007	2006
Abschreibung Infrastruktur	838,9	855,5
Betriebsbeitrag Infrastruktur	445,5	355,9
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 284,4	1 211,4

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 73,0 Mio. höher ausgefallen. Die Zunahme ergibt sich aus dem gestiegenen Betriebsbeitrag basierend auf der neu ausgehandelten Leistungsvereinbarung 2007–2010 mit dem Bund. Mit dem höheren Betriebsbeitrag werden die zusätzlichen Kosten für den Betrieb der erweiterten Eisenbahninfrastruktur und die verminderte Ausgleichszahlung von Immobilien abgegolten. Der Abschreibungsbeitrag war gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig (CHF –16,6 Mio.). Grund hierfür sind tiefere nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten eine Zahlung an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 38,0 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 erhöhten sich um CHF 8,5 Mio. Der Anstieg ergibt sich aus dem Anstieg der Forderungsbestände und deren Bewertung.

9 Materialaufwand

Im Materialaufwand ergibt sich eine Zunahme von CHF 41,5 Mio. Im Vorjahr konnten über diese Position Rückstellungen in der Höhe von CHF 30,5 Mio. aufgelöst werden. Der Anstieg im Berichtsjahr beruht auf höheren Materialanteilen beim Unterhalt von Lokomotiven, gestiegenen Marktpreisen und dem Einkauf von Ersatzmaterial für Sicherungsanlagen auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (vgl. Anmerkung 4 «Dienstleistungen Dritte»).

10 Personalaufwand

Mio. CHF	2007	2006
Lohnaufwand	2 717,4	2 619,5
Sozialversicherungsaufwand	461,3	388,4
Personalaufwand NOA	19,3	44,0
Übriger Personalaufwand	194,9	68,1
Personalaufwand	3 392,9	3 120,0

Im Berichtsjahr reduzierte sich der durchschnittliche Personalbestand um 495 auf 27 438 Vollzeitstellen. Trotz diesem Rückgang erhöhte sich der Personalaufwand um CHF 272,9 Mio. Ausschlaggebend für diese Zunahme sind diverse Änderungen bei der Entlohnung. Die Lohnmassnahmen 2007 beinhalteten nebst den ordentlichen Lohnerhöhungen die Neuregelung von Zulagen und Versicherungsabzügen, die Erhöhung der Wochenarbeitszeit von 40 auf 41 Stunden, der Wechsel vom Leistungs- auf das Beitragsprimat bei der Pensionskasse SBB sowie markant höhere Mieten für temporäres Personal aufgrund des Personalunterbestandes.

Nebst genannten Änderungen belastete der Pensionskassenaufkauf der Zentralbahn AG die Sozialversicherungsaufwendungen mit CHF 8,9 Mio.

Die markante Veränderung des übrigen Personalaufwands ergibt sich aus der Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen bei SBB Cargo in der Höhe von CHF 65,5 Mio. Im Vorjahr konnten dagegen per Saldo nicht mehr gebundene Rückstellungen in der Höhe von CHF 38,2 Mio. aufgelöst werden. Detaillierte Angaben gehen aus Anmerkung 28 hervor.

11 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2007	2006
Miete von Anlagen	39,8	36,0
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	439,9	316,4
Fahrzeugaufwand	151,7	127,5
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	64,9	49,0
Energie- und Entsorgungsaufwand	154,6	172,3
Verwaltungs- und Informatikaufwand	335,6	302,1
Werbeaufwand	66,8	59,3
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	4,8	3,0
Übriger Betriebsaufwand	394,1	387,1
Betriebsleistungsaufwand Dritter	346,9	279,0
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	69,9	55,0
Sonstiger Betriebsaufwand	2 069,0	1 786,6

Der sonstige Betriebsaufwand verzeichnet im Berichtsjahr eine Zunahme um CHF 282,4 Mio. oder 15,8 %.

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. Die Restrukturierungsmassnahmen im Instandhaltungsbereich von SBB Cargo führten zu einer zusätzlichen Erhöhung von rund CHF 22 Mio.

Der Fahrzeugaufwand ist im Berichtsjahr um CHF 24,2 Mio. höher ausgefallen. Im Vorjahr konnten nicht mehr gebundene Rückstellungen für Flottensanierungen in der Höhe von CHF 23,1 Mio. aufgelöst werden, was die Position positiv beeinflusste. Im Berichtsjahr waren aufgrund des milden Winters 2006/2007 weniger Unterhaltsarbeiten am Rollmaterial notwendig. Zu höheren Aufwendungen führten dagegen die häufigen Störungen beim Cisalpino (ETR470). Zur Bewältigung der Mehrverkehre im Güterverkehr musste SBB Cargo vermehrt Fahrzeuge anmieten.

Die starke Zunahme der Aufwendungen in der Position «Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren» ist auf die Auflösung von Abgrenzungen für Grundstückgewinnsteuern im Geschäftsjahr 2006 zurückzuführen, welche gestützt auf die Erkenntnisse aus den erfolgten definitiven Steuerveranlagungen erfolgte. Die Versicherungsprämien 2007 verblieben praktisch auf Vorjahresniveau, dagegen sind die Transitzkosten für Stromübertragungskapazitäten geringer ausgefallen.

Der Energie- und Entsorgungsaufwand fällt aufgrund der tieferen Handelsvolumen und gesunkenen Energiemarktpreisen tiefer aus als im Vorjahr.

Beim Verwaltungs- und Informatikaufwand führen die neu aufwandartengerecht verbuchten nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen auf Informatikprojekten zu einem Anstieg der Informatikaufwendungen. Dieser Effekt wurde zusätzlich durch den Anstieg der Anzahl Projekte im Informatikbereich verstärkt. Die Verwaltungsaufwendungen sind infolge vermehrter Beratungsaufträge u. a. im Zusammenhang mit dem Projekt Turnaround Cargo angestiegen.

Der Anstieg des übrigen Betriebsaufwandes ergibt sich aufgrund der im Vorjahr aufgelösten nicht mehr gebundenen Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken.

Die in der Position «Vorsteuerminderungen 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 Vorsteuerminderung erfolgt die Vorsteuerminderung bei der SBB AG mit 3,5 % auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

12 Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen

Mio. CHF	2007	2006
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,3	-0,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 253,5	1 212,1
Veränderung Wertberichtigung auf Anlagen im Bau	0,0	-176,9
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	65,3	68,9
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	42,0	48,5
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	1 361,1	1 152,0

Im Vorjahr generierte die positive Veränderung der Wertberichtigung auf Anlagen im Bau 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»). Unter Berücksichtigung dieser Effekte sind die Abschreibungen im Berichtsjahr um CHF 32,2 Mio. angestiegen, was sich aus höheren ordentlichen Abschreibungen auf den gewachsenen Anlagenbeständen und Abschreibungen aus Wertbeeinträchtigungen von CHF 9,8 Mio. ergibt.

13 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen

Wir verweisen auf die Ausführungen unter Anmerkung 0.2 Änderungen im Ausweis, Abschnitt «Anlagen im Bau».

14 Finanzertrag

Mio. CHF	2007	2006
Finanzertrag Dritte	44,4	36,4
Finanzertrag Assoziierte Gesellschaften	0,7	0,7
Finanzertrag Aktionär	1,1	1,6
Finanz- und Beteiligungsertrag übrige Beteiligungen	1,1	1,2
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	6,1	7,1
Übriger Finanzertrag	44,1	38,9
Finanzertrag	97,5	85,9

In der Berichtsperiode sind der SBB Mittel aus Beteiligungserträgen von assoziierten und übrigen Beteiligungen in der Höhe von CHF 5,5 Mio. zugeflossen (Vorjahr: CHF 7,0 Mio.).

Der höhere Finanzertrag gegenüber Dritten ergibt sich primär aus gestiegenen Fremdwährungskursen.

15 Finanzaufwand

Mio. CHF	2007	2006
Finanzaufwand Dritte	186,3	135,1
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	1,1	0,1
Übriger Finanzaufwand	45,6	31,6
Finanzaufwand	232,9	166,8

Der Netto-Geldabfluss aus Zinseinnahmen und -ausgaben beträgt CHF 154,0 Mio. (Vorjahr: CHF 105,9 Mio.).

Der höhere Finanzaufwand gegenüber Dritten ergibt sich aus den für die Teilsanierung der Pensionskasse aufgenommenen Darlehen in der Höhe von CHF 1493,0 Mio.

Währungseinflüsse, insbesondere der hohe Eurokurs, führten zu einem Anstieg im übrigen Finanzaufwand.

16 Steuern

Mio. CHF	2007	2006
Laufende Ertrags- und Kapitalsteuern	8,5	0,3
Latente Ertragssteuern	0,1	0,2
Steuern	8,6	0,5

In der Berichtsperiode hat die SBB CHF 14,1 Mio. Ertragssteuern bezahlt (Vorjahr: CHF 12,6 Mio.). Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge beträgt CHF 6,3 Mio. (Vorjahr: CHF 5,5 Mio.).

Gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998 ist die SBB AG auch auf kantonaler Ebene steuerbefreit. Basierend auf dem Bundesgerichtsentscheid vom Dezember 2003 ist die SBB AG in Kantonen und Gemeinden auf nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften steuerpflichtig.

Weitere Steueraufwendungen ergeben sich aus den von der SBB AG gehaltenen steuerpflichtigen Tochtergesellschaften.

17 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Kassa	45,7	47,0
Post	142,4	118,0
Banken	340,2	474,1
Festgelder	88,3	81,2
Transferkonten	-30,5	-18,1
Flüssige Mittel	586,1	702,3

18 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	715,0	682,0
gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	9,0	19,6
Wertberichtigungen	-43,6	-40,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	680,4	661,5

Die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten ergibt sich aus den höheren Umsätzen.

19 Andere Forderungen

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

20 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Warenvorräte	506,1	465,0
Angefangene Arbeiten	30,1	22,9
Wertberichtigungen	-191,9	-176,3
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	344,3	311,6

Die Warenvorräte und angefangenen Arbeiten erhöhten sich im Berichtsjahr um CHF 32,7 Mio. Die Zunahme bei den Warenvorräten ist auf höhere Bestände von Triebfahrzeug- und Wagenteilen sowie Maschinenelementen und ETCS-Ersatzteilen zurückzuführen. Die höheren Wertberichtigungen ergeben sich aufgrund der Gängigkeit der Lagerteile.

21 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. 2007	646,8	67,1	38,7	580,2	20,1	1 352,8
Bewertungsänderung	-74,2	0,7	0,0	0,0	0,0	-73,5
Zugänge	0,0	0,0	0,0	18,2	0,0	18,2
Abgänge	0,0	-0,1	-0,1	-6,4	-1,6	-8,1
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	17,4	0,0	17,4
Stand 31. 12. 2007	572,6	67,6	38,6	609,4	18,5	1 306,8
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1. 1. 2007	0,0	0,0	-6,8	-36,0	0,0	-42,8
Zugänge	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Abgänge	0,0	0,0	0,1	11,4	0,0	11,5
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand 31. 12. 2007	0,0	0,0	-7,0	-24,6	0,0	-31,6
Nettobuchwert 1. 1. 2007	646,8	67,1	31,9	544,2	20,1	1 310,1
Nettobuchwert 31. 12. 2007	572,6	67,6	31,6	584,9	18,5	1 275,2

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

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften

	Anteiliges Eigenkapital	Goodwill netto
Nettobuchwert 1. 1. 2007	67,1	0,0
Erhaltene Dividenden	-4,3	
Anteile am Ergebnis	5,0	
Abgänge	-0,1	0,0
Nettobuchwert 31. 12. 2007	67,6	0,0

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

22 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. 2007	12 849,4	16 012,7	5 020,3	1 580,7	3 748,4	39 211,5	4 614,9	43 826,4
Fremdwährungsumrechnung	0,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,6	0,0	0,6
Investitionen	25,3	42,1	3,5	0,6	1,5	73,0	1 771,7	1 844,7
Umbuchung von Anlagen im Bau zu Anlagen	677,8	854,0	250,3	4,4	179,7	1 966,2	-2 028,4	-62,2
Investitionsförderung	-17,7	-78,8	-10,4	-0,1	-20,6	-127,5	105,7	-21,8
Abgänge Anlagen	-146,9	-124,8	-80,6	-23,6	-81,7	-457,7	-20,0	-477,7
Umbuchungen	-3,7	0,0	7,2	0,0	-4,5	-1,0	0,0	-1,0
Stand 31. 12. 2007	13 384,7	16 705,1	5 190,4	1 562,0	3 822,8	40 665,0	4 443,9	45 108,9
davon Leasing	2 572,2					2 572,2		2 572,2
davon Renditeobjekte				111,7	52,6	164,3		164,3
davon unbebaute Grundstücke				58,1		58,1		58,1
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1. 1. 2007	-7 115,9	-5 313,2	-3 522,2	-9,7	-1 655,0	-17 615,9	0,0	-17 615,9
Fremdwährungsumrechnung	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,4
Planmässige Abschreibungen	-462,8	-514,2	-182,1	0,0	-84,6	-1 243,8	0,0	-1 243,8
Wertbeeinträchtigungen	-7,1	0,0	0,1	-2,3	-0,4	-9,8	0,0	-9,8
Abgänge	121,9	103,3	71,4	0,2	23,1	319,9	0,0	319,9
Umbuchungen	2,9	0,0	-4,3	0,0	2,0	0,6	0,0	0,6
Stand 31. 12. 2007	-7 461,4	-5 724,0	-3 637,2	-11,8	-1 715,0	-18 549,4	0,0	-18 549,4
davon Leasing	-1 080,1					-1 080,1		-1 080,1
davon Renditeobjekte				0,0	-12,3	-12,3		-12,3
davon unbebaute Grundstücke				-0,7		-0,7		-0,7
Nettobuchwert 1. 1. 2007	5 733,6	10 699,5	1 498,1	1 571,0	2 093,4	21 595,6	4 614,9	26 210,5
Nettobuchwert 31. 12. 2007	5 923,4	10 981,1	1 553,2	1 550,2	2 107,9	22 115,7	4 443,9	26 559,6
davon Leasing	1 492,0					1 492,0		1 492,0
davon Renditeobjekte				111,7	40,2	152,0		152,0
davon unbebaute Grundstücke				57,5		57,5		57,5

Im Berichtsjahr wurden Zinsen in der Höhe von CHF 7,1 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 10,3 Mio.).

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten: Es wurden Anlagen im Bau in der Höhe von CHF 20,0 Mio. ausgebucht (Vorjahr: CHF 21,0 Mio.).

Das Anschlussbauwerk Zimmerbergtunnel I wurde gegen ein Darlehen des Bundes in der Höhe von CHF 42,0 Mio. übernommen.

Der Anstieg der Sachanlagen ist in erster Linie auf den Bau von Infrastrukturanlagen und auf die Beschaffung von Rollmaterial zurückzuführen. In den übrigen Sachanlagen sind sämtliche Einrichtungen, Informatik- und Telekommunikationsanlagen sowie die Anlagen der Ver- und Entsorgung enthalten.

23 Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2007	11,2	191,3	404,0	11,9	618,5
Zugänge	0,0	1,6	0,9	79,0	81,4
Investitionsförderung	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,3
Abgänge	0,0	0,0	-20,6	-0,8	-21,4
Umbuchungen	0,0	19,7	47,7	-4,2	63,2
Stand 31. 12. 2007	11,2	212,5	431,9	85,9	741,5
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1. 1. 2007	-10,1	-51,7	-287,2	0,0	-349,1
Planmässige Abschreibungen	-0,5	-12,4	-51,1	0,0	-63,9
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3
Abgänge	0,0	0,0	20,2	0,0	20,3
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Stand 31. 12. 2007	-10,6	-64,1	-318,6	-1,3	-394,7
Nettobuchwert 1. 1. 2007	1,1	139,6	116,8	11,9	269,4
Nettobuchwert 31. 12. 2007	0,6	148,4	113,2	84,5	346,8

Angaben zu Wertbeeinträchtigungen nach FER 20: Die Wertbeeinträchtigung in der Höhe von CHF 1,3 Mio. resultiert aus dem Impairment einer Ticketingplattform aufgrund des unter den Erwartungen liegenden Buchungsvolumens.

24 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	7,4	12,0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	0,5	0,4
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten	97,2	123,9
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	105,1	136,4

Zu den liquiditätsunwirksamen Transaktionen verweisen wir auf Anmerkung 29.

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten beinhalteten im Vorjahr eine im Jahr 2007 auslaufende Obligationenanleihe der Kraftwerk Amsteg AG in der Höhe von CHF 50,0 Mio. Diese wurde Anfang 2007 durch ein langfristiges Darlehen abgelöst.

25 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	671,4	680,0
gegenüber Bahngesellschaften	105,9	71,3
gegenüber Assoziierten Gesellschaften	5,2	0,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	782,5	751,5

Die höheren Verbindlichkeiten gegenüber Bahngesellschaften ergeben sich nebst höheren Abrechnungsvolumen aus dem Anstieg der Fremdwährungskurse, insbesondere dem Euro.

26 Andere kurzfristige Verbindlichkeiten

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

27 Passive Rechnungsabgrenzung

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Abgrenzung Fahrausweise	520,1	478,6
Abgrenzung Zinsaufwendungen	39,3	52,6
Übrige Abgrenzungen	688,6	659,2
Passive Rechnungsabgrenzung	1 248,0	1 190,5

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 und infolge von Billetthamsterkäufen im Hinblick auf die Tarifmassnahmen im Dezember.

28 Rückstellungen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Kurzfristige Rückstellungen	460,9	355,7
Langfristige Rückstellungen	394,8	414,6
Rückstellungen	855,7	770,4

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Sanierung Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruk- turierung	Langfristige Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1. 1. 2007	2,2	75,4	238,8	121,0	36,5	3,0	293,4	770,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Bildung	0,1	2,0	0,0	3,1	110,8	1,3	108,6	225,9
Inanspruchnahme	-0,1	-3,4	-7,3	-4,3	-15,3	0,0	-70,1	-100,5
Auflösung	-0,5	0,0	0,0	0,0	-12,8	-1,2	-25,6	-40,1
Umbuchung	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0
Bestand 31. 12. 2007	1,7	74,6	231,5	119,9	119,2	3,1	305,7	855,7
davon kurzfristig	0,7	10,5	20,0	119,9	103,7	0,0	206,2	460,9
davon langfristig	1,0	64,1	211,5	0,0	15,5	3,1	99,5	394,8

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, keine vollumfängliche Rückstellung in der Eröffnungsbilanz vorzunehmen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. zu verbuchen. Diesen Betrag überschreitende Aufwendungen werden durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung übernommen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2007 zulasten der vorhandenen Rückstellung weitergeführt.

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte die CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mia. ermittelt. In der Zwischenzeit hat sich diese Rückstellung durch die Verwendung für Verkäufe von Kraftwerken und Beteiligungen, Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 231,5 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 7,3 Mio. in Anspruch genommen.

Im Berichtsjahr konnten Überzeit- und Ferienguthaben abgebaut werden und die Guthaben wurden Ende Jahr zu aktuellen Kostensätzen neu bewertet.

Die Restrukturierungsmassnahmen bei SBB Cargo belasten das Konzernergebnis mit CHF 96,0 Mio. Davon entfallen CHF 89,1 Mio. auf die Bildung von Rückstellungen und CHF 6,9 Mio. auf Wertberichtigungen von Sachanlagen.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle sowie weitere betriebswirtschaftlich notwendige Rückstellungen u. a. im Rollmaterialbereich. Im Berichtsjahr erfolgte aufgrund der laufenden Risikobeurteilung eine Nettobildung von CHF 12,3 Mio.

29 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Bankverbindlichkeiten	1 062,0	658,5
Leasingverbindlichkeiten	3 099,7	3 069,0
Hypothekendarlehen	10,0	10,0
Obligationenanleihen	250,0	250,0
Personalkasse	1 353,3	1 440,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 775,0	5 427,6

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 13,0 Mio. kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in langfristige Darlehen umgewandelt. Die geldunwirksamen Marktwertanpassungen auf den Leasingverbindlichkeiten betragen CHF 74,2 Mio., die nicht realisierten Verluste aus den Fremdwäurungsbewertungen CHF 5,5 Mio.

Die langfristigen Bankverbindlichkeiten dienen zur Refinanzierung von gewährten Darlehen an Tochtergesellschaften. Ein zum Vorjahr massgeblicher Teil der Zunahme der Bankverbindlichkeiten ergibt sich aus der Aufnahme von Darlehen für eine im Rahmen der Teilsanierung an die Pensionskasse SBB geleistete Direktzahlung in der Höhe von CHF 293,0 Mio.

Die Leasingverbindlichkeiten dienen der langfristigen Finanzierung von Rollmaterialbeschaffung.

Das Hypothekendarlehen stammt aus der im Jahr 2004 in die SBB AG fusionierten BLI.

Die Obligationenanleihen beinhalten Anleihen des Kraftwerks Amsteg (vgl. «Weitere Angaben» Abschnitt «Obligationenanleihen»).

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

30 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	220,8	224,3
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	8 456,2	8 225,8
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	1 200,0	0,0
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	2 825,1	4 319,9
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12 702,1	12 770,0

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden Erlösabgrenzungen in der Höhe von CHF 3,9 Mio. aus den langfristigen Verbindlichkeiten sowie CHF 7,7 Mio. aus den kurzfristigen Verbindlichkeiten aufgelöst.

Aus den langfristigen Verbindlichkeiten wurden CHF 7,3 Mio. in die kurzfristigen Verbindlichkeiten umgebucht.

Im Zusammenhang mit einem Anlagentransfer an die Südostbahn erfolgte ein Übertrag von Bundesdarlehen in der Höhe von CHF 11,7 Mio.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Variabel verzinsliche Darlehen	2 495,9	2 358,9
Variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	5 956,3	5 862,0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	4,0	4,8
Total	8 456,2	8 225,8

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund erhöhten sich im Berichtsjahr um insgesamt CHF 230,5 Mio.

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unterdeckung		Wirtschaftlicher Anteil der Organisation		erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31. 12. 2007	31. 12. 2007	31. 12. 2006				2007	2006
Mio. CHF								
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	0,0	0,0		10,7	-5,4	-16,1	-3,2
Vorsorgepläne mit Überdeckung ¹	0,0	0,0	0,0		0,0	-3,4	-3,4	-3,5
Vorsorgepläne mit Unterdeckung	-1 100,5	-2 825,1	-4 319,9		-1,8	-265,9	-264,1	-191,4
Total	-1 100,5	-2 825,1	-4 319,9		8,9	-274,7	-283,6	-198,2

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.

Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen

Die Abnahme der Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen resultiert aus dem an die Pensionskasse SBB geleisteten Sanierungsbetrag von CHF 1493,0 Mio. Davon wurden CHF 1200,0 Mio. in Form eines Darlehens von der Pensionskasse SBB gewährt und eine Zahlung in der Höhe von CHF 293,0 Mio. geleistet. Zur Sicherung des Darlehens von der Pensionskasse SBB wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen der SBB RailCities Basel, Bern und Zürich mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse zedert.

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	24	105,1	136,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	5 775,0	5 427,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten	30	12 702,1	12 770,0
./. Langfristige Erlösabgrenzungen		-141,0	-140,1
./. Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16		-2 825,1	-4 319,9
Total Finanzverbindlichkeiten		15 616,2	13 873,9
./. Flüssige Mittel und Wertschriften		-1 179,3	-1 364,0
Nettoverschuldung		14 436,9	12 509,9
Veränderung gegenüber Vorjahr		1 927,0	577,6

Die Nettoverschuldung hat sich im Berichtsjahr markant erhöht (CHF +1927,0 Mio.). Ausschlaggebend hierfür ist die Aufnahme von Darlehen in der Höhe von CHF 1493,0 Mio. für die Teilsanierung der Pensionskasse SBB.

Weitere Angaben

Eventualverpflichtungen und verpfändete Aktiven

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	2,3	24,3
Verpfändete Aktiven	105,3	90,6
Weitere quantifizierbare Verpflichtungen	245,8	247,7
Total	353,3	362,6

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Investitionsverpflichtungen	2 289,0	1 661,0
Energieabnahmeverpflichtungen	970,1	1 017,3
Übrige	316,8	283,4
Total	3 576,0	2 961,7

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.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Fällig innerhalb eines Jahres	10,9	13,0
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	7,4	8,5
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	4,1	3,9
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	0,7	1,2
Total	23,1	26,5

Eventualforderungen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Erhaltene Bürgschaften und Garantieforderungen	332,9	491,2
Total	332,9	491,2

Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2,4	0,3
Langfristige Verbindlichkeiten	1 200,0	0,0
Total	1 202,4	0,3

Obligationenanleihen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
3,500 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 1998 bis 2007	0,0	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	150,0
Total	250,0	300,0

Die Anleihe 3,500% mit Laufzeit bis 2007 wurde im Vorjahr aufgrund deren Fälligkeit in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Nahe stehende Personen

Der Bund hält 100 % der Aktien der SBB AG. Der SBB Konzern hat im Berichtsjahr Abgeltungen im Umfang von CHF 1672,0 Mio. von seinem Aktionär erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2007	2006
Abschreibung Infrastruktur	838,9	855,5
Betriebsbeitrag Infrastruktur	445,5	355,9
Vorteilsanrechnung ZVV	-38,0	-35,0
Abgeltung regionaler Personenverkehr	348,7	337,0
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur	65,2	65,4
Abgeltungen an SBB Cargo für Kombiverkehr	11,7	13,8
Total	1 672,0	1 592,6

Betreffend Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verweisen wir auf die Aufstellung in Anmerkung 30.

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. CH	Motiv	31. 12. 2007			31. 12. 2006		
		Kontrakt- volumen	Werte aktiv	passiv	Kontrakt- volumen	Werte aktiv	passiv
Instrument							
Währungen	Absicherung	68,1	1,5	0,6	53,4	0,8	0,3
Zinsen	Absicherung	1 772,4	81,7	53,4	1 256,0	7,9	6,1
Übrige Basiswerte	Absicherung	15,9	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Total		1 856,4	83,2	55,2	1 309,4	8,7	6,4

Im Zusammenhang mit Rollmaterialbeschaffungen sichert die SBB damit verbundene zukünftige Finanzierungen zins- und währungsbezogen ab. Dabei werden sowohl Forwards- als auch Optionsstrategien angewandt.

Zur Sicherung der Energiebeschaffung zu stabilen Preisen wurden 2007 Forwardgeschäfte abgeschlossen.

Die SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross-Border-Leasingtransaktionen über Kontakt zu Zweckgesellschaften (SPE). Die SBB hat weder Anteile, Optionen auf Anteile, noch Stimm- oder andere allgemeine Rechte an diesen Zweckgesellschaften, weshalb ein Einbezug in den Konsolidierungskreis entfällt. Diese Geschäfte werden als Financial Lease bilanziert.

Die 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 der variablen Verzinsung der Personalsparkasseneinlagen mit entsprechendem Aufwärtsdruck. Der Rückgang der Währungsinstrumente resultiert aus der Abnahme von Beschaffungsverträgen in Fremdwährung mit den dazugehörigen Absicherungsgeschäften.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 6. März 2008 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

Segmentberichterstattung

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien und Zentralbereiche erstellt. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich nach wie vor überwiegend auf die Schweiz, weshalb auf eine geografische Segmentierung verzichtet wird. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 132 und 133.

Ausgleichszahlung Infrastruktur

Die SBB vereinbarte mit dem Bund im Rahmen der Eignerstrategie 2007–2010 Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich zur Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden pro Jahr auf CHF 150,0 Mio. festgelegt.

Die Ausgleichszahlung zugunsten der Division Infrastruktur für das Geschäftsjahr 2007 wird durch den Bereich Immobilien (CHF 74,0 Mio.) und die Zentralbereiche (CHF 76,0 Mio.) geleistet. Die Ausgleichszahlung der Zentralbereiche von CHF 76,0 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	
	2007	2006	2007	2006
Betriebsertrag				
Verkehrserträge ¹	2 471,6	2 307,4	1 062,6	1 005,9
Abgeltungen	591,8	552,1	11,7	13,8
Mieterträge Liegenschaften	5,7	5,1	4,1	3,4
Nebenerträge	713,3	710,9	146,6	153,3
Übrige Erträge	34,5	20,6	3,7	7,8
Eigenleistungen	152,5	142,2	64,5	62,1
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	0,0	0,0	0,0	0,0
Ertragsminderungen	-123,2	-122,8	-24,4	-17,4
Umlage Zentralbereiche	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Betriebsertrag	3 846,3	3 615,5	1 268,8	1 229,0
Betriebsaufwand				
Materialaufwand	-283,7	-246,5	-143,8	-129,5
Personalaufwand	-1 413,6	-1 299,8	-608,9	-495,7
Sonstiger Betriebsaufwand ²	-1 407,1	-1 344,5	-595,3	-513,4
Abschreibungen Sach-, Finanz, immat. Anlagen	-442,4	-411,6	-82,9	-97,5
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	0,0	-17,8	0,0	-5,4
Umlage Zentralbereiche	-50,0	-45,3	-17,9	-16,8
Total Betriebsaufwand	-3 596,7	-3 365,4	-1 448,8	-1 258,2
Betriebsergebnis/EBIT	249,5	250,0	-180,0	-29,2
Finanzertrag	24,2	18,7	12,2	12,5
Finanzaufwand	-77,0	-67,2	-21,1	-17,9
Umlage Zentralbereiche	-1,2	-5,2	-0,4	-1,9
Gewinn vor Steuern	195,5	196,4	-189,3	-36,5
Steuern	-1,9	-0,8	-1,1	-0,8
Ausgleichszahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Minderheitsanteile	-0,6	-1,9	0,0	0,0
Konzerngewinn	193,0	193,7	-190,4	-37,3
1 davon Infrastrukturbenutzung	2,3	2,4	0,0	0,0
2 davon Trassengebühren	-514,9	-487,7	-224,1	-208,2

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB		
2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
723,2	710,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-754,2	-745,1	3 503,3	3 278,8	3 278,8
65,2	65,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	668,7	631,3	631,3
1,7	2,2	443,1	421,0	1,1	1,2	-128,8	-115,6	327,0	317,4	317,4
591,7	626,5	216,2	173,3	412,8	377,7	-780,4	-799,1	1 300,3	1 242,5	1 242,5
15,3	5,9	-1,5	3,7	8,3	7,0	-8,4	-13,3	51,8	31,7	31,7
433,7	446,2	4,8	4,7	0,9	3,3	19,0	25,7	675,4	684,2	684,2
1 284,4	1 211,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 284,4	1 211,4	1 211,4
0,0	-1,2	-0,9	-0,2	0,3	-0,3	11,3	13,5	-136,9	-128,4	-128,4
0,0	0,0	0,0	0,0	118,3	108,8	-118,3	-108,8	0,0	0,0	0,0
3 115,2	3 067,0	661,6	602,5	541,7	497,7	-1 759,7	-1 742,7	7 673,9	7 269,0	7 269,0
-229,4	-234,3	-5,4	-9,2	-0,7	-0,5	38,0	36,5	-624,9	-583,4	-583,4
-1 169,5	-1 113,1	-91,2	-90,6	-193,4	-209,5	83,6	88,6	-3 392,9	-3 120,0	-3 120,0
-1 072,7	-962,7	-178,1	-186,1	-337,6	-287,3	1 521,7	1 507,3	-2 069,0	-1 786,6	-1 786,6
-706,2	-588,3	-110,6	-58,6	-19,0	4,2	0,0	0,0	-1 361,1	-1 152,0	-1 152,0
0,0	-218,0	0,0	-23,2	0,0	-24,6	0,0	5,7	0,0	-283,2	-283,2
-44,9	-41,8	-5,5	-5,0	0,0	0,0	118,3	108,8	0,0	0,0	0,0
-3 222,7	-3 158,1	-390,7	-372,8	-550,6	-517,7	1 761,7	1 747,0	-7 447,9	-6 925,2	-6 925,2
-107,5	-91,1	270,9	229,8	-9,0	-20,0	2,0	4,3	226,0	343,8	343,8
9,6	10,9	1,1	1,4	234,5	212,5	-184,1	-170,1	97,5	85,9	85,9
-19,2	-19,5	-85,3	-77,7	-215,4	-154,5	185,0	169,8	-232,9	-166,8	-166,8
-1,1	-4,8	-0,1	-0,6	2,9	12,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-118,1	-104,4	186,5	153,0	13,1	50,4	2,9	4,0	90,6	262,9	262,9
0,7	4,7	-5,9	-3,2	-0,5	-0,4	0,0	0,0	-8,6	-0,5	-0,5
150,0	192,0	-148,1	-122,0	-1,9	-70,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-0,5	-0,5	0,0	0,0	-0,5	-0,6	0,0	0,0	-1,6	-3,0	-3,0
32,2	91,8	32,6	27,8	10,2	-20,5	2,9	4,0	80,4	259,4	259,4
685,6	663,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-627,1	-611,6	60,7	54,2	54,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	627,1	611,1	-111,9	-84,8	-84,8

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Aktiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31. 12. 2007	31. 12. 2006	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	209,4	271,4	68,2	53,0
Wertschriften	0,0	0,0	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	368,0	327,9	184,6	184,8
Sonstige Forderungen	274,4	152,0	67,1	73,4
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	137,6	111,4	69,1	60,7
Aktive Rechnungsabgrenzung	377,3	276,1	43,8	49,1
Total Umlaufvermögen	1 366,8	1 138,8	432,9	421,0
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	5,1	5,0	14,0	13,4
Sachanlagen	5 133,0	4 960,3	825,6	860,7
Anlagen im Bau Sachanlagen	514,4	571,5	29,9	35,2
Immaterielle Anlagen	103,2	101,3	20,0	19,9
Total Anlagevermögen	5 755,8	5 638,0	889,5	929,2
Total Aktiven	7 122,5	6 776,9	1 322,4	1 350,2

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
4,9	19,9	13,5	30,2	290,0	327,8	0,0	0,0	586,1	702,3
0,0	0,0	0,0	0,0	20,6	15,0	0,0	0,0	20,6	15,0
240,5	268,6	41,0	25,5	149,2	95,4	-303,0	-240,7	680,4	661,5
230,0	129,2	24,0	19,3	891,8	619,3	-1 229,0	-790,7	258,2	202,6
137,8	140,5	4,2	4,2	0,0	0,3	-4,5	-5,4	344,3	311,6
101,8	71,1	9,6	11,6	69,5	66,8	-80,5	-89,8	521,5	385,0
715,0	629,2	92,3	90,8	1 421,1	1 124,6	-1 617,0	-1 126,5	2 411,1	2 277,9
67,1	55,4	10,2	11,0	6 553,5	6 497,5	-5 374,7	-5 272,3	1 275,2	1 310,1
13 219,0	12 831,3	2 927,9	2 935,3	10,2	8,1	0,0	0,0	22 115,7	21 595,6
3 592,5	3 656,2	302,1	330,4	4,8	21,6	0,0	0,0	4 443,9	4 614,9
185,4	118,5	8,2	4,9	30,1	24,8	0,0	0,0	346,8	269,4
17 064,1	16 661,5	3 248,4	3 281,6	6 598,6	6 552,0	-5 374,7	-5 272,3	28 181,6	27 790,0
17 779,1	17 290,7	3 340,7	3 372,3	8 019,7	7 676,6	-6 991,7	-6 398,8	30 592,7	30 067,9

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Passiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31. 12. 2007	31. 12. 2006	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Fremdkapital				
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	6,4	11,2	194,0	160,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	421,2	335,8	108,5	88,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	154,2	135,6	68,2	66,2
Passive Rechnungsabgrenzung	944,0	922,4	86,0	88,5
Kurzfristige Rückstellungen	87,0	70,8	126,3	44,4
Total kurzfristiges Fremdkapital	1 612,7	1 475,8	583,0	447,6
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	93,8	133,4	0,0	0,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	2 063,9	2 008,4	368,6	344,6
Langfristige Rückstellungen	7,6	12,7	39,6	36,8
Total langfristiges Fremdkapital	2 165,3	2 154,5	408,2	381,4
Total Fremdkapital	3 778,0	3 630,2	991,2	829,0
Eigenkapital				
Gesellschaftskapital	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Kapitalreserven	575,4	575,4	2,2	2,2
Gewinnreserven	804,1	610,5	-203,6	-166,7
Konzerngewinn	193,0	193,7	-190,4	-37,3
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile	3 282,6	3 089,6	331,2	521,2
Minderheitsanteile	62,0	57,1	0,0	0,0
Total Eigenkapital	3 344,5	3 146,6	331,2	521,2
Total Passiven	7 122,5	6 776,9	1 322,4	1 350,2

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
288,1	89,3	245,0	350,2	407,9	168,3	-1 036,3	-642,6	105,1	136,4
380,7	413,8	43,8	54,1	106,6	56,0	-278,3	-196,7	782,5	751,5
77,4	44,9	14,2	13,6	36,1	23,6	-192,8	-148,3	157,4	135,6
142,9	130,3	52,7	38,5	132,6	150,2	-110,3	-139,6	1 248,0	1 190,5
84,8	71,3	5,6	2,1	162,6	168,8	-5,3	-1,5	460,9	355,7
974,0	749,6	361,4	458,5	845,8	566,8	-1 622,9	-1 128,7	2 753,9	2 569,6
331,0	305,0	10,0	10,0	5 340,3	4 979,2	0,0	0,0	5 775,0	5 427,6
8 438,5	8 216,7	2 217,5	2 184,2	4 078,5	4 378,6	-4 464,9	-4 362,5	12 702,1	12 770,0
274,4	290,5	22,2	22,6	59,4	61,2	-8,3	-9,2	394,8	414,6
9 043,9	8 812,2	2 249,6	2 216,8	9 478,2	9 419,1	-4 473,2	-4 371,7	18 871,9	18 612,2
10 017,8	9 561,8	2 611,0	2 675,3	10 324,0	9 985,9	-6 096,1	-5 500,3	21 625,8	21 181,9
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
620,9	529,2	73,5	45,7	-3 377,0	-3 356,4	-175,4	-179,4	-2 257,4	-2 517,2
32,2	91,8	32,6	27,8	10,2	-20,5	2,9	4,0	80,4	259,4
7 748,5	7 716,3	729,7	697,1	-2 304,3	-2 314,5	-895,5	-898,4	8 892,1	8 811,3
12,8	12,6	0,0	0,0	0,0	5,2	0,0	0,0	74,8	74,8
7 761,2	7 728,9	729,7	697,1	-2 304,3	-2 309,3	-895,5	-898,4	8 966,8	8 886,1
17 779,1	17 290,7	3 340,7	3 372,3	8 019,7	7 676,6	-6 991,7	-6 398,8	30 592,7	30 067,9

Beteiligungsverzeichnis SBB. Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2007	Beteiligung SBB % 31.12.2006	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
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
RegionAlps 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
Cisalpine 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	0,08	0,02	26,00	26,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,00	0,00	25,00	E P
Rheinalp GmbH, Freiburg i.Br.	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	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
RAAlpin 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. 2007	Beteiligung SBB % 31. 12. 2006	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 in Liquidation, Bern (liquidiert)	CHF	0,00	0,00	0,00	55,00	V	P
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V	P
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	0,00	0,00	25,00	E	I
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E	I

Die Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechtsanteilen.

Erfassung:

Seg = Segment

V = Vollkonsolidiert

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 101 bis 133) der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2007 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 Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Konzernrechnung 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 aufgrund 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, 6. März 2008
Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Leitender Revisor)

Alessandro Miolo

dipl. Wirtschaftsprüfer

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2007	2006
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	2 480,8	2 348,3
Abgeltungen	2	466,9	447,7
Mieterträge Liegenschaften		345,7	330,7
Nebenerträge	3	1 292,7	1 242,0
Übrige Erträge		62,7	39,4
Eigenleistungen		602,4	609,1
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	4	1 284,4	1 211,4
Ertragsminderungen		-100,5	-100,7
Total Betriebsertrag		6 435,1	6 127,9
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-481,4	-456,3
Personalaufwand	5	-2 607,5	-2 456,3
Sonstiger Betriebsaufwand	6	-1 788,5	-1 629,8
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen		-1 410,2	-1 031,6
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		0,0	-274,7
Total Betriebsaufwand		-6 287,7	-5 848,8
Ausserordentliche Zuweisung zu den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ¹		0,0	-2 985,0
Betriebsergebnis/EBIT		147,4	-2 705,8
Finanzertrag		115,8	102,4
Finanzaufwand		-210,8	-142,5
Gewinn/Verlust vor Steuern		52,4	-2 745,9
Steuern		-5,9	1,9
Jahresgewinn/-verlust	7	46,6	-2 744,0

¹ Vergleiche dazu den Kommentar in Anmerkung 0.3.

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		399,4	523,2
Wertschriften		2,0	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	573,1	530,5
Andere Forderungen		414,4	349,3
Warenvorräte und angefangene Arbeiten		275,8	251,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen		478,2	359,9
Total Umlaufvermögen		2 142,9	2 014,6
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	9	2 704,6	2 855,9
Sachanlagen		20 293,6	19 748,5
Anlagen im Bau Sachanlagen		4 230,1	4 417,3
Immaterielle Anlagen		320,0	241,0
Total Anlagevermögen		27 548,3	27 262,7
Total Aktiven		29 691,2	29 277,3

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		74,3	73,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	714,2	680,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		116,1	103,3
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 147,4	1 108,1
Kurzfristige Rückstellungen	11	323,5	300,9
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 375,6	2 266,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12	5 350,3	4 989,2
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	12 503,6	12 579,4
Langfristige Rückstellungen	11	714,8	742,0
Total langfristiges Fremdkapital		18 568,7	18 310,6
Total Fremdkapital		20 944,2	20 576,9
Eigenkapital			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven		2 000,0	2 000,0
Reserve EBG 64		615,2	502,2
Bilanzverlust	14		
Verlustvortrag		-2 914,8	-57,8
Jahresgewinn/-verlust		46,6	-2 744,0
Total Eigenkapital		8 746,9	8 700,4
Total Passiven		29 691,2	29 277,3

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG. Anmerkungen zur Jahresrechnung.

0 Allgemeine Anmerkungen

0.1 Allgemeines

Die für die Jahresrechnung der SBB AG angewandten Grundsätze der Rechnungslegung erfüllen die Vorschriften des schweizerischen Aktienrechts (OR).

0.2 Änderungen im Ausweis

Gewinn und Verlust aus Veräusserung Anlagevermögen

Der Gewinn und Verlust aus der Veräusserung von Anlagevermögen wird neu in den Nebenerträgen bzw. im sonstigen Betriebsaufwand ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Anlagen im Bau

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

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 in der Bilanzierung sind deshalb die Positionen des Vorjahres «Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» sowie «Veränderungen Wertberichtigung auf Anlagen im Bau» nicht mit den aktuellen Zahlen vergleichbar.

0.3 Vorsorgeverpflichtungen

Im Geschäftsjahr 2006 wurde die Höhe der wirtschaftlichen Vorsorgeverpflichtung der SBB AG gegenüber der Pensionskasse SBB analog den Vorschriften von Swiss GAAP FER 16 berechnet und neu als Verpflichtung gegenüber Vorsorgeeinrichtungen in der Bilanz ausgewiesen. Der Differenzbetrag zwischen berechneter wirtschaftlicher Gesamtverpflichtung von CHF 4,3 Mia. und der bestehenden Rückstellung von CHF 1,3 Mia. wurde gemäss den Bestimmungen des Obligationenrechts als ausserordentlicher Aufwand über die Erfolgsrechnung verbucht. Im Geschäftsjahr 2007 erfolgte durch die SBB AG eine Teilsanierung der Pensionskasse SBB in der Höhe von CHF 1,5 Mia. Die statische Unterdeckung per 31. Dezember 2007 beträgt CHF 1,1 Mia. (Vorjahr: CHF 1,9 Mia.). Der Deckungsgrad beträgt 92,4% (Vorjahr: 86,5%).

0.4 Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten Zahlungen an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 38,0 Mio. (Vorjahr: 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 Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und an den ZVV weitergeleitet.

0.5 Sanierung Energiebereich

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte die CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mia. ermittelt. In der Zwischenzeit hat sich diese Rückstellung durch die Verwendung für Verkäufe von Kraftwerken und Beteiligungen, Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 594,1 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 19,2 Mio. in Anspruch genommen.

0.6 Umweltaflichten

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaflichten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, keine vollumfängliche Rückstellung in der Eröffnungsbilanz vorzunehmen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. zu verbuchen. Diesen Betrag überschreitende Aufwendungen werden durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung übernommen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2007 in geringem Umfang weitergeführt und die Kosten von CHF 0,8 Mio. der Rückstellung belastet, womit diese noch CHF 72,0 Mio. beträgt.

0.7 Steuern

Gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998 ist die SBB AG auch auf kantonaler Ebene steuerbefreit. Basierend auf dem Bundesgerichtsentscheid vom Dezember 2003 ist die SBB AG in Kantonen und Gemeinden auf nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften steuerpflichtig.

Detailangaben zu Bilanz und Erfolgsrechnung.

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2007	2006
Personenverkehr	2 104,0	1 958,5
Betriebsleistungen	133,0	144,6
Infrastruktur	243,8	245,1
Verkehrserträge	2 480,8	2 348,3

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2007	2006
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	246,5	239,1
Kantone	155,0	143,1
Beiträge Dritter	0,1	0,1
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	401,7	382,3
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	46,8	46,8
für übrigen Güterverkehr	18,4	18,6
Total Trassenpreissubventionen	65,2	65,4
Abgeltungen	466,9	447,7

3 Nebenerträge

Mio. CHF	2007	2006
Dienstleistungen	475,1	454,2
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	75,9	94,2
Erträge aus Vermietungen	87,3	80,0
Energieverkäufe	86,5	97,7
Geldwechsel	41,4	39,9
Provisionen, Kommissionen	86,9	83,4
Drucksachen- und Materialverkäufe	53,2	61,2
Kostenbeteiligungen, Beiträge	234,2	219,1
Gewinn aus Veräusserungen von Anlagevermögen	100,8	49,7
Übrige Nebenerträge	51,5	62,7
Nebenerträge	1 292,7	1 242,0

4 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2007	2006
Abschreibung Infrastruktur	838,9	855,5
Betriebsbeitrag Infrastruktur	445,5	355,9
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 284,4	1 211,4

5 Personalaufwand

Mio. CHF	2007	2006
Lohnaufwand	2 134,1	2 041,9
Sozialversicherungsaufwand	355,0	298,0
Personalaufwand NOA	11,4	29,5
Übriger Personalaufwand	107,0	87,0
Personalaufwand	2 607,5	2 456,3

6 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2007	2006
Miete von Anlagen	40,3	34,8
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	445,0	339,5
Fahrzeugaufwand	104,3	104,5
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	57,5	42,1
Energie- und Entsorgungsaufwand	192,8	212,9
Verwaltungs- und Informatikaufwand	300,2	273,8
Werbeaufwand	52,0	46,4
Verlust aus Veräusserungen von Anlagevermögen	4,1	2,8
Übriger Betriebsaufwand	368,2	380,5
Betriebsleistungsaufwand	160,0	143,2
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	64,2	49,3
Sonstiger Betriebsaufwand	1 788,5	1 629,8

7 Jahresgewinn/-verlust

Mio. CHF	2007	2006
Jahresgewinn/-verlust aus abgeltungsberechtigten Sparten gemäss Art. 64 EBG		
Infrastruktur	-15,4	88,2
Regionaler Personenverkehr (RPV)	30,8	23,9
Jahresgewinn/-verlust aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	31,1	-2 856,1
Jahresgewinn/-verlust	46,6	-2 744,0

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	523,5	490,7
gegenüber Konzerngesellschaften	81,6	72,8
gegenüber Assoziierten Gesellschaften	2,5	1,8
Wertberichtigungen	-34,5	-34,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	573,1	530,5

9 Finanzanlagen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Wertschriften des Anlagevermögens	572,6	646,7
Beteiligungen ¹	696,2	894,7
Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	583,8	543,3
Langfristige Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	833,7	751,6
Langfristige Forderungen gegenüber Assoziierten Gesellschaften	18,3	19,6
Finanzanlagen	2 704,6	2 855,9

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

Auf Darlehen an SBB Cargo AG in der Höhe von CHF 200,0 Mio. wurde zugunsten der SBB Cargo AG eine Rangrücktrittserklärung unterzeichnet. Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung der Gesellschaft bestehen. Dazugehörige Amortisationen sind für die Dauer der Vereinbarung gestundet. Ferner wurde eine auf CHF 200,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage gegenüber der SBB Cargo AG abgegeben, welche bis 31. 12. 2008 gültig ist (vgl. Anmerkung 15.1).

10 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	676,9	646,8
gegenüber Konzerngesellschaften	32,8	33,6
gegenüber assoziierten Gesellschaften	4,5	0,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	714,2	680,5

11 Rückstellungen**Rückstellungen nach Fristigkeiten**

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Kurzfristige Rückstellungen	323,5	300,9
Langfristige Rückstellungen	714,8	742,0
Rückstellungen	1 038,4	1 042,9

Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Umweltaltlasten	72,0	72,8
Sanierung Energiebereich	594,1	613,3
Ferien/Überzeit	90,8	90,9
Restrukturierung	9,5	8,8
Übrige Rückstellungen	272,0	257,1
Rückstellungen	1 038,4	1 042,9

12 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Bankverbindlichkeiten	887,3	470,1
Leasingverbindlichkeiten	3 099,7	3 069,0
Hypothekarverbindlichkeiten	10,0	10,0
Personalkasse	1 353,3	1 440,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 350,3	4 989,2

13 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	154,2	158,2
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	8 324,4	8 103,2
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	1 200,0	0,0
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ¹	2 825,0	4 318,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12 503,6	12 579,4

1 Wir verweisen auf Anmerkung 0.3 Vorsorgeverpflichtungen sowie auf die Erläuterungen zu den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen im Konzernbericht.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Bundesdarlehen	1 231,1	1 231,1
Grundbedarf	1 137,1	1 010,1
Total variabel verzinsliche Darlehen	2 368,1	2 241,2
Darlehen Bahn 2000	5 778,3	5 742,2
Darlehen AlpTransit-Zufahrten	175,8	119,8
Kontokorrent FinöV: HGV	2,1	0,0
Total variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	5 956,3	5 862,0
Total	8 324,4	8 103,2

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		74,3	73,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12	5 350,3	4 989,2
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	12 503,6	12 579,4
abzüglich langfristige Erlösabgrenzungen		-132,2	-140,1
abzüglich Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen		-2 825,0	-4 318,0
Total Finanzverbindlichkeiten		14 970,9	13 183,9
./. Flüssige Mittel und Wertschriften		-974,0	-1 170,0
Nettoverschuldung		13 996,9	12 013,9
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		1 983,0	484,1

14 Bilanzverlust

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Verlustvortrag		
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	-2 914,8	-57,8
Verlustvortrag	-2 914,8	-57,8
Jahresgewinn/-verlust		
nach Art. 64 EBG zweckgebunden	15,4	112,9
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	31,1	-2 856,9
Total Jahresgewinn/-verlust	46,6	-2 744,0
Total Bilanzverlust vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG	-2 868,2	-2 801,8

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

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Bürgschaften und Garantien	308,9	217,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Andere	11,5	11,5
Total	597,6	505,9

Zugunsten der SBB Cargo AG wurde eine auf CHF 200,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage abgegeben. Wir verweisen dazu auf die Ausführungen in Anmerkung 9.

15.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen deren Wiederbeschaffungs- oder Neuwerten.

15.3 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Fällig innerhalb eines Jahres	9,9	12,7
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	6,3	8,2
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	3,3	3,7
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	0,7	1,1
Fällig später als 4 Jahre	0,0	0,0
Total	20,2	25,7

15.4 Wesentliche Beteiligungen

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31. 12. 2007	Beteiligung SBB % 31. 12. 2006
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
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
RegionAlps SA, Martigny	CHF	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	0,08	0,02	26,00	26,00
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,00	0,00	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg i.Br.	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
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 in Liquidation, Bern (liquidiert)	CHF	0,00	0,00	0,00	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	0,00	0,00	25,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00

Die Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechtsanteilen.

Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzergebnisses.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2007 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31.12.2007	31.12.2006
Jahresgewinn/-verlust	46,6	-2 744,0
Verlustvortrag Vorjahr	-2 914,8	-57,8
Bilanzverlust vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG	-2 868,2	-2 801,8
an bzw. aus Reserve gemäss Art. 64 EBG		
- Personenverkehr	-30,8	-23,9
- Personenverkehr (Nachtrag aus dem Jahr 2005)	0,0	-0,8
- Infrastruktur	15,4	-88,2
Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung	-2 883,6	-2 914,8
Vortrag auf neue Rechnung	-2 883,6	-2 914,8

Bericht der Revisionsstelle.

An die Generalversammlung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern. Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang/Seiten 135 bis 145) der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2007 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 Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

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

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung per 31. Dezember 2007 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes (EBG) geprüft und mit Bericht vom 5. März 2008 genehmigt.

Bern, 6. März 2008
Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Leitender Revisor)

Alessandro Miolo

dipl. Wirtschaftsprüfer

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91

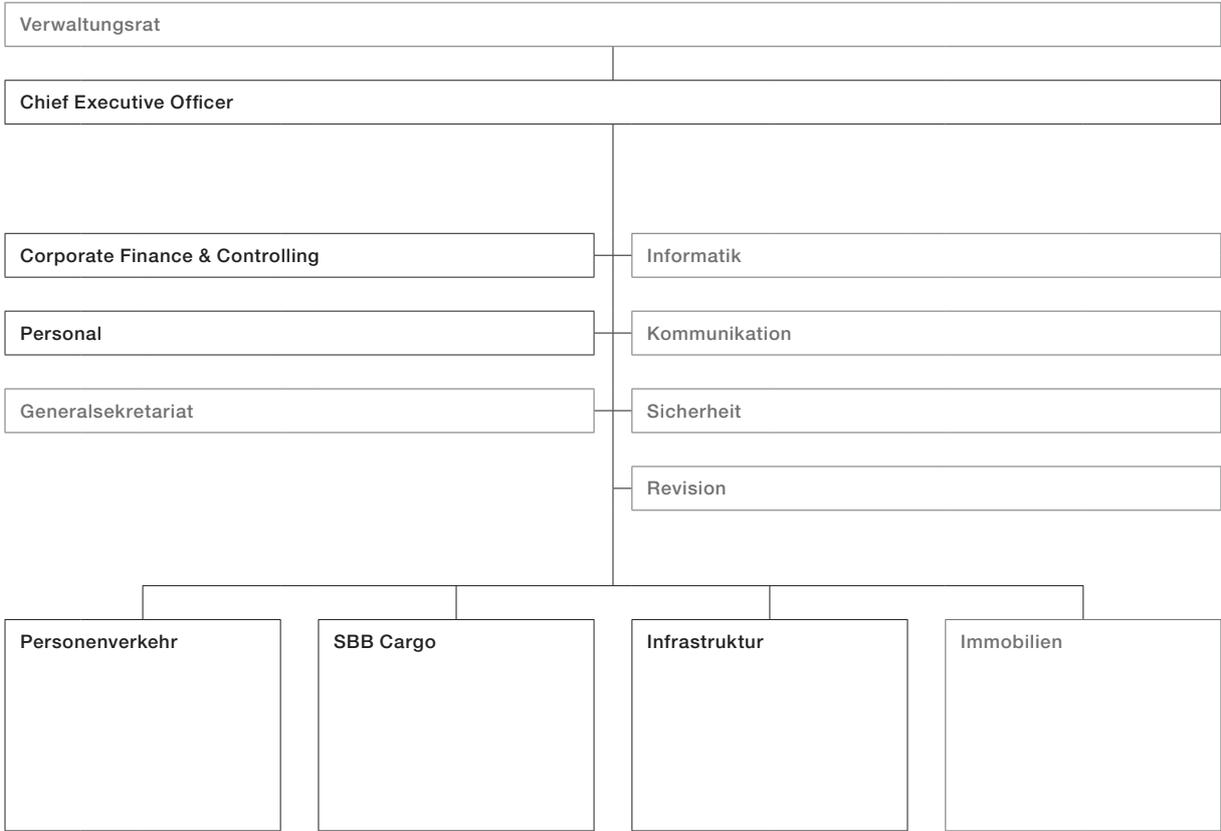


Der Wunsch von André Béchir (58) aus Freienstein, CEO der Good News Productions AG, des grössten Konzert- und Eventveranstalters der Schweiz.

«Ich muss vorausschicken: Ich bin ein Fan des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und reise geschäftlich öfters ins Tessin. Das höre ich übrigens oft auch von den internationalen Stars, die bei uns auftreten: Schlicht sensationell. Wir veranstalten jährlich gegen hundert Anlässe mit insgesamt 600 000 bis 800 000 Besucherinnen und Besuchern. Das klappt nur, wenn SBB und Good News eng zusammenarbeiten, und zwar schon bei der frühen Planung. Hand in Hand. Wenn alle nur um den Tisch sitzen und fragen, wer zahlt, gibt es keine gute Lösung. Da braucht es Ideen und Eigeninitiative von allen. Manchmal wünsche ich mir bei der SBB noch etwas mehr Flexibilität und Unternehmergeist. Wünschbar wäre sicher auch ein Mister oder eine Miss «Grossanlass» der SBB – ein einziger Ansprechpartner mit grosser Erfahrung und der nötigen Kompetenz. Grossevents wie etwa das Rolling-Stones-Konzert sind auch für die SBB ein wichtiger Imagefaktor. Da dürfte sich die SBB ruhig noch etwas mehr engagieren bei der Werbung. Denn ein gutes Konzert und eine gute SBB Leistung: Das gehört zusammen. Nur dann sind unsere Kunden zufrieden.»

Konzernbericht	04
Strategie/Zielerreichung	14
Leistungen öffentl. Hand	16
Was Kunden wünschen	18
Umwelt	20
Personal/Soziales	22
Sicherheit	28
Risikomanagement	31
Informatik	32
Pensionskasse	34
Personenverkehr	36
Güterverkehr	46
Infrastruktur	56
Immobilien	66
Corporate Governance	76
Jahreschronik	87
Finanzbericht	91





Mitglied der Geschäftsleitung

Der Geschäftsbericht 2007 der SBB liegt in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache vor und ist auch auf der Website www.sbb.ch abrufbar. Massgebend ist die gedruckte deutsche Version.

Impressum

Herausgeber: SBB AG, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Bern 65
Konzept und Gestaltung: schneider meier külling AG, Zürich
Redaktionssystem und Druckvorstufe: Stämpfli Publikationen AG, Bern
Fotos: Gerry Amstutz und Franz Rindlisbacher, Zürich
Lithografie: Visiolink AG, Zürich
Druck: W. Gassmann AG, Biel
Papier: Munken Polar

ISSN 1424-5973

Wie die SBB Wünsche erfüllt

Auch im vergangenen Jahr hat die SBB bewiesen, dass sie in der Lage ist, Grossanlässe verschiedenster Art zu meistern. Dabei musste sie jeweils ganz spezifische Transportlösungen erarbeiten, denn Standardlösungen bei Grossanlässen gibt es nicht. Auch deshalb muss das Verkehrskonzept schon in der ersten Planungsphase einer Grossveranstaltung eine zentrale Rolle spielen. In diesem Bereich wird die SBB künftig noch aktiver auf Veranstalter oder Gemeinden und Behörden zugehen.

Noch fehlt der SBB eine Miss oder ein Mister «Grossanlass». Das Unternehmen hat jedoch ein segmentübergreifendes Gremium geschaffen, das eine gesamtheitliche Planung und Abwicklung von Grossveranstaltungen garantiert. Und nach jedem Anlass werden die gemachten Erfahrungen ausgewertet und daraus konkrete Massnahmen für künftige Veranstaltungen abgeleitet.

Übrigens: Auch für die Reisenden ins Tessin gibts good news: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wird die SBB ihre modernen Neigezüge an den Gotthard verlegen. Daraus resultieren kürzere Reisezeiten und mehr Fahrzeugkomfort. Zudem führt jede Neigezugkomposition einen bedienten Speisewagen mit sich.

- Die SBB sorgt für einen optimalen Transport der Besucherinnen und Besucher von Grossanlässen.
- Keine Veranstaltung ist wie die andere: Das Verkehrskonzept steht am Anfang der Planungsphase.
- Ein divisionsübergreifendes Gremium der SBB garantiert eine gesamtheitliche Sicht auf die Herausforderungen eines Grossanlasses.
- Auf dem Weg zur Exzellenz: minutiöse Auswertung der Erfahrungen für eine Verbesserung des künftigen Angebots.

