

CTION
GRUPE
PERSONNE



SBB CFF FFS

Die SBB bewegt die Zukunft.

Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht
2010



FFS
reilkin.
Freidkirch
Buchs SG
Sargans
Zürich HB

A TRU
B RA T
D WIT

Die SBB war 2010 gut unterwegs. Der Personenverkehr beförderte 6 % mehr Reisende – täglich waren 951 000 Menschen mit der SBB unterwegs. Wenn auch nach wie vor defizitär, hat SBB Cargo die Transportleistung um 12,3 % gesteigert – täglich wurden 200 000 Tonnen Güter transportiert. Immobilien erbrachte substantielle Zahlungen an Infrastruktur (CHF 150 Mio.) und Pensionskasse (CHF 79,2 Mio.). Die Zufriedenheit der Bahnkunden mit der Sicherheit und der Pünktlichkeit nahm weiter zu. Das finanzielle Ergebnis fiel mit CHF 298,3 Mio. erfreulich aus. Der hohe Investitionsbedarf und ein Beitrag von CHF 938 Mio. an die Sanierung der SBB Pensionskasse führten jedoch zu einem negativen Free Cash Flow nach Finanzierung öffentliche Hand von CHF 1371 Mio. Damit stieg die verzinsliche Verschuldung der SBB um CHF 763 Mio. auf CHF 8068 Mio.

in Mio. CHF

	2010	2009
SBB Konzern		
Personenverkehrsertrag	2 623,0	2 502,3
Güterverkehrsertrag	870,8	878,1
Betriebsergebnis/EBIT	509,3	514,9
Konzerngewinn	298,3	369,8
Bilanzsumme	33 189,7	32 634,3
Eigenkapital	9 995,4	9 705,6

Leistungszahlen

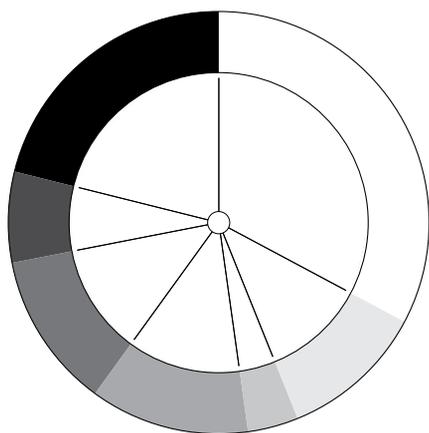
Beförderte Personen (Mio.)	347,1	327,5
Personenkilometer (Mio.)	17 513,0	16 677,0
Generalabonnemente ¹	428 611,0	400 277,0
Halbtaxabonnemente ¹	2 357 338,0	2 275 077,0
Nettotonnenkilometer (Mio.)	13 111,0	11 674,0
Trassenkilometer (Mio.) ²	163,5	161,6
Durchschnittlicher Personalbestand	28 143,0	27 978,0

¹ Ende Jahr im Umlauf

² Normalspurstrecken

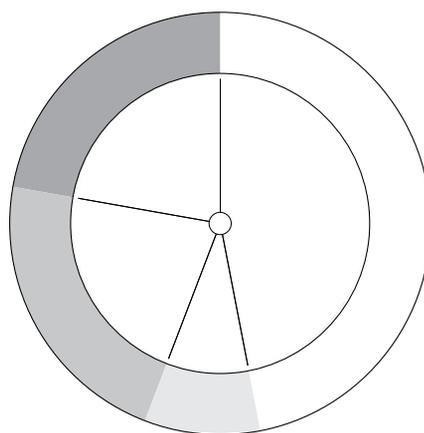
Der SBB Franken 2010

Woher er kommt: Betriebsertrag



- 33 Rp.: Personenverkehr
- 11 Rp.: Güterverkehr
- 4 Rp.: Mieterträge Liegenschaften
- 12 Rp.: Nebenertrag
- 12 Rp.: Eigenleistungen und übrige Verkehrserträge
- 7 Rp.: Abgeltungen der öffentlichen Hand
- 21 Rp.: Beiträge an die Infrastruktur

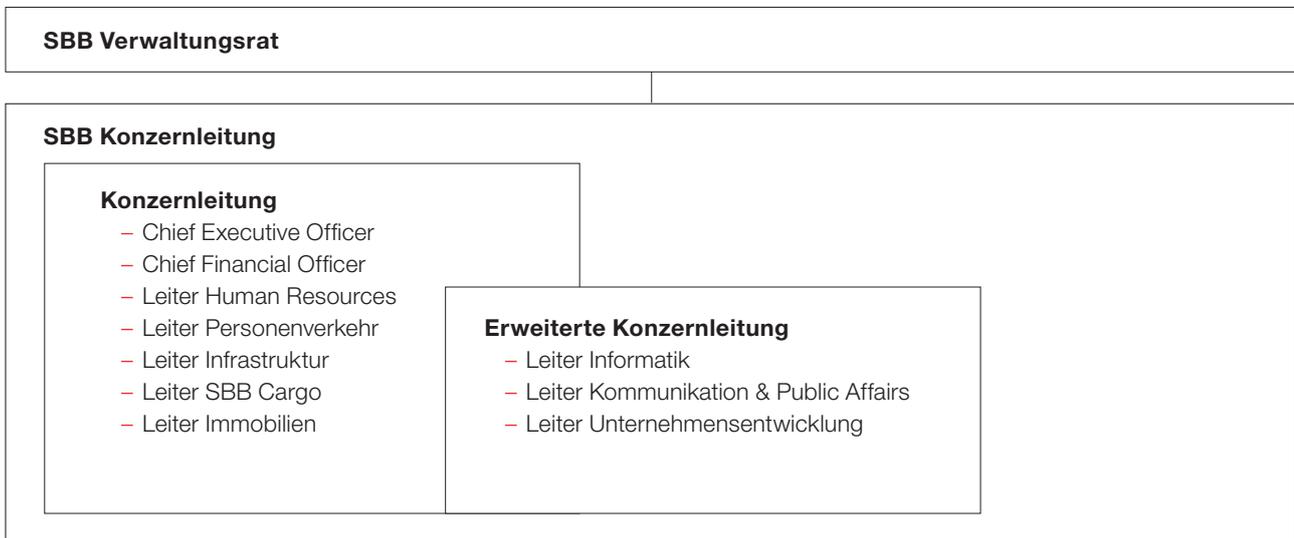
Wohin er geht: Betriebsaufwand



- 47 Rp.: Personal
- 9 Rp.: Material
- 22 Rp.: Abschreibungen
- 22 Rp.: Sonstiges



Weitere Informationen unter: www.sbb.ch/geschaeftsbericht



Die vier Führungsgrundsätze

Im Bahngeschäft müssen für einen optimalen Kundenservice alle Rädchen ineinandergreifen. Dafür braucht es eine ergebnisorientierte Zusammenarbeit aller Mitarbeitenden. Die vier Führungsgrundsätze der SBB benennen die gemeinsamen Werte.

Ergebnis- und Leistungsorientierung!

- Wir handeln wirkungsorientiert und wollen ein nachhaltiges Gleichgewicht aus Pünktlichkeit/Qualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit.
- Wir suchen, vermitteln, vereinbaren und fordern anspruchsvolle Ziele und Beiträge zur Zielerreichung ein.
- Wir steuern uns selbst, packen im Rahmen der Ziele Aufgaben und Projekte selbstständig an und setzen diese um.
- Wir priorisieren, fokussieren und etappieren.
- Wir gehen verantwortungsvoll mit öffentlichen Geldern und der Umwelt um.
- Wir setzen die richtigen Kompetenzen am richtigen Ort ein: Wir fördern und fordern diese Kompetenzen.
- Wir leisten einen Beitrag an die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Schweiz.

Verlässlichkeit!

- Wir nehmen Verantwortung wahr und arbeiten zielorientiert zusammen.
- Wir halten unsere Versprechen, wir können uns aufeinander verlassen.
- Wir antizipieren, erkennen und meistern Risiken.
- Wir legen Wert auf Transparenz als Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit.
- Wir pflegen den frühzeitigen Austausch mit unseren Stakeholdern.

Konstruktiv-kritische Auseinandersetzung!

- Wir bringen uns ein, sprechen Themen offen und direkt an und ringen um gute Lösungen.
- Wir setzen Konzepte, Pläne und Lösungen zeitnah und konsequent um.

- Wir geben und fordern Feedback couragiert und robust. Nur so können wir uns ständig verbessern.
- Wir pflegen einen respektvollen, professionellen und fairen Umgang miteinander, getragen von gegenseitiger Wertschätzung.
- Wir kommunizieren zeitnah und verständlich.

Bahn-Know-how!

- Wir verstehen Bahnsystem und -technologie in ihrer ganzen Komplexität und reduzieren diese wo möglich.
- Wir unterhalten, betreiben und entwickeln die Bahn für unsere Kunden weiter (integrierte Topleistung).
- Wir benutzen unser Erfahrungswissen, teilen es miteinander und schaffen dadurch neues, wertbringendes Know-how.

Inhaltsverzeichnis

- s03 — Editorial
- s03 — Grusswort: Menschen für Menschen
- s04 — Im Gespräch mit Ulrich Gygi und Andreas Meyer
- s10 — Jahreschronik: 2010 – ein Jahr der Durchbrüche
- s14 — Rückblick: Immer mehr Kunden setzen auf die SBB
- s18 ^{Box} Leistungen der öffentlichen Hand
- s28 — Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt
- s28 — Nachhaltigkeit bestimmt die Unternehmensstrategie
- s31 — Unsere Kunden sollen sich bei uns wohlfühlen
- s33 ^{Box} Die Kunden reden mit
- s36 — Der Umwelt verpflichtet
- s40 — Die SBB ist eine attraktive und verlässliche Arbeitgeberin
- s44 ^{Box} Frauen bei der SBB
- s48 — Die SBB – Motor für die Schweiz
- s50 ^{Box} Verantwortung
- s52 ^{Box} Risk Management
- s54 — Sicherheit auf hohem Niveau
- s57 ^{Box} Fehlermanagement
- s60 — Ausblick: Die SBB steht vor grossen Herausforderungen
- s70 — Corporate Governance: Verantwortungsbewusst
und transparent

Grusswort

Menschen für Menschen.

Die Bilder bewegten Europa. Als die Tunnelbohrmaschine «Sissi» Mitte Oktober im Gotthard-Basistunnel die letzte Wand durchbrach, lösten sich mit den Felsbrocken auch die Gefühle der Zuschauerinnen und Zuschauer. Selbst gestandene Staatsmänner kämpften im Moment der Freude und des Jubels mit den Tränen. Grosse Gefühle brachen sich Bahn – für den Mut, Grosses angepackt zu haben, und für die Menschen, die das Jahrhundertbauwerk mehr als 2000 Meter unter der Bergspitze geschaffen haben. Sie leisteten Grossartiges.

In dem Sinne war 2010 für die SBB und für die Bahnwelt ein Jahr der Durchbrüche. Neben dem Gotthard-Basistunnel wurde unter der Stadt Zürich auch der Weinbergtunnel durchbrochen. Dieses Herzstück der sogenannten Durchmesserlinie bringt für das stark belastete Schienennetz im Bahnknoten Zürich Entlastung. Mehr Kapazität heisst mehr Stabilität im Fahrplan. Davon werden die Bahnkundinnen und Bahnkunden auf dem ganzen SBB Netz profitieren.

2010 war für die SBB aber auch im übertragenen Sinn ein Jahr des Durchbruchs. Unsere grossen Anstrengungen der letzten Jahre für mehr Transparenz tragen erste Früchte. Es gelingt uns immer besser, die Leistungen der SBB an neun Unternehmenszielen auszurichten. An oberster Stelle stehen dabei Pünktlichkeit, Sicherheit und nachhaltiges Wirtschaften. Ausserdem stellen wir heute fest, dass unsere unermüdlich vorgetragenen Hinweise auf offene Fragen bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur zu einem politisch breit abgestützten Konsens geführt haben: Dass hier nämlich dringend neue Lösungen gefunden werden müssen.

Mehr Transparenz auch im vorliegenden Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht: Erstmals berichten wir gemäss den weltweit anerkannten Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) über unsere ökonomischen, sozialen und ökologischen Leistungen.

Die SBB ist in der Wahrnehmung ihrer Kundinnen und Kunden schon heute ein Unternehmen, das beispielhaft für die ökologische Nachhaltigkeit steht: für Klimaschutz, für Energieeffizienz, für die Zukunft. Nachhaltigkeit heisst aber weit mehr: Wir müssen uns neben der ökologischen auch um die soziale und ökonomische Seite der Nachhaltigkeit kümmern. Nur die Unternehmen, die in allen drei Bereichen erfolgreich agieren, sind

zukunftsträchtige Unternehmen. Namentlich bis zur wirtschaftlichen Nachhaltigkeit ist es noch ein weiter Weg. Insbesondere die hohe – und auch in diesem Jahr weiter gewachsene – Verschuldung der SBB bereitet uns grosse Sorgen.

Betrieblich war 2010 für die SBB ein erfolgreiches Jahr. Die Ziele wurden weitgehend erreicht und teilweise deutlich übertroffen, die Leistungen wurden ausgebaut.

Die guten Leistungen der SBB sind die guten Leistungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie prägen das Gesicht des Unternehmens mit ihrer Kompetenz und ihrem Engagement. Darum wollen wir die Personalzufriedenheit so schnell wie möglich wieder verbessern. Denn wir wissen sehr wohl: Nur motivierte Mitarbeitende stehen für den Erfolg des Unternehmens ein. Und somit für die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden.

Menschen für Menschen. Damit lässt sich Grosses schaffen. Die Mineure am Gotthard haben es vorgemacht.



Dr. Ulrich Gygi
Präsident des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer
CEO SBB AG

Im Gespräch

«Die Bahn der Zukunft rettet Agglomerationen vor dem Verkehrskollaps.»



Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi und CEO Andreas Meyer über hervorragende Leistungen im Geschäftsjahr 2010, die SBB als finanziell gesundes Unternehmen und gute Arbeitgeberin sowie über ihre Erwartungen an das «Jahr des Verkehrs» 2011.

2010 war viel über die SBB zu lesen und zu hören. Was war denn Ihr Highlight?

Ulrich Gygi Die SBB hat insgesamt eine hervorragende Leistung vollbracht, sie war im Jahr 2010 sicher und pünktlich unterwegs. Dem Management und den über 28 000 Mitarbeitenden gebührt ein grosser Dank dafür. Auch beim frühen Wintereinbruch erwies sich die SBB als recht wintertauglich. Ganz bestimmt jedenfalls im Vergleich zu Flugverkehr und Strasse. Ich stelle zugleich fest: Die Ansprüche an die SBB bleiben hoch – da müssen wir dran bleiben.

Andreas Meyer Am meisten gefreut hat mich das täglich zu spürende grosse Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bei Schnee und Kälte im November und Dezember haben sie bewiesen, dass das Schweizer Bahnsystem auch unter schwierigen Verhältnissen funktioniert. Einzig Stellwerk- und Fahrleitungsstörungen hätten spärlicher ausfallen können. Ich bin stolz auf das, was wir in den vergangenen Jahren in Sachen stabiler Betrieb selbst unter erschwerten Bedingungen erreicht haben. Dann war 2010 natürlich auch das Jahr der Durchbrüche oder der Löcher: Denken Sie an die Durchstiche unter dem Gotthard und bei der Durchmesserlinie in Zürich – aber auch an die Löcher in der Finanzierung.

«Löcher in der Finanzierung»: Ist dies die Kehrseite Ihrer ansonsten mehrheitlich positiven Jahresbilanz?

Ulrich Gygi Eine funktionierende Bahn ist nicht gratis zu haben: Wir haben 2010 aufgezeigt, was die steigende Belastung des Netzes für den Zustand der Infrastruktur und den Substanzerhalt bedeutet. Die steigende Nachfrage erfordert Investitionen in die Infrastruktur und ins Rollmaterial. Im Regionalverkehr können wir mit dem heutigen Geschäftsmodell die Kosten nicht einmal ganz decken, geschweige denn etwas verdienen. Das zuständige Departement hat zwar etwas die Stirn gerunzelt und gefunden, die SBB male zu schwarz. Aber es ist Aufgabe und zugleich Verdienst des Managements, die Fakten auf den Tisch gelegt zu haben.

Andreas Meyer Ich bin einfach froh, dass der Eigentümer Bund den Handlungsbedarf klar erkannt hat. Auf ein an sich gutes Jahr fiel jedoch am Schluss der Schatten einer Personalfriedenheitsumfrage, die ergab, dass wir in unserem Unternehmen Wertschätzung nicht immer genügend vermitteln.

«Bleiben wir noch ein wenig bei der Transparenz: Damit haben Sie nicht nur Debatten angestossen, sondern auch verunsichert und Abwehrreflexe in Gang gesetzt. Ist es schwierig, transparent zu sein?»**«Ich bin froh, dass der Bund als Eigner den Handlungsbedarf bei der Finanzierung klar erkannt hat.» Andreas Meyer**

Andreas Meyer Es ist schon so: Es war aufwendig und anstrengend, die Transparenz vorerst SBB-intern herzustellen. Die Ergebnisse nach aussen zu tragen und zugleich aufzuzeigen, was die SBB selber zur Lösung der Probleme beitragen kann und muss. Das ist nochmals eine grosse Aufgabe. Es gibt jedoch keinen anderen Weg, als die Dinge auf den Tisch zu legen – wir dürfen uns nicht in eine rosarote Wolke hüllen. Es ist mir gleichzeitig bewusst, dass die schonungslose Analyse auch in den eigenen Reihen Verunsicherung auslöst. Dies war eine der Ursachen für die schlechteren Werte in der Personalfriedenheitsumfrage.

Hat die «Aktion Transparenz» der SBB auch dazu geführt, dass Regierungsparteien und Bundesrat von 2011 als dem «Jahr des Verkehrs» gesprochen haben?

Ulrich Gygi Einen Zusammenhang sehe ich durchaus. Es konnte ein ziemlich breiter Konsens erzielt werden, dass der Substanzerhalt prioritär ist und die SBB nicht alle Probleme selber lösen kann. Auch bei der Pensionskasse argumentierten wir überzeugend, dass die Unterdeckung eine Folge ihrer ungenügenden Ausfinanzierung zu einem unglücklichen Zeitpunkt war. In allen Finanzierungsfragen müssen wir uns freilich bewusst sein, dass die Bahn nicht allein steht: Auch das Strassennetz belastet das Budget der öffentlichen Hand. Bahn und Strasse ergänzen sich teilweise; darum wollen wir uns nicht gegenseitig auspielen. Und viele andere Staatsaufgaben rufen ebenfalls nach Mitteln.

Was wäre denn ein gutes Jahr des Verkehrs für die SBB?

Ulrich Gygi Ein gutes Jahr ist es dann, wenn wir zusammen mit der Politik klären können, wie die Bahn in 10, 20, ja 50 Jahren aussehen soll. Und wenn wir verlässliche finanzielle Grundlagen für den Erhalt der Infrastruktur und deren Ausbau schaffen können. Auf dieser Basis können wir mit der neuen Verkehrsministerin und dem Bundesamt für Verkehr unter neuer Führung den weiteren Ausbau der Bahn in Angriff nehmen. Klar ist, dass die Bahnzukunft von drei Beteiligten mitfinanziert werden muss: von der öffentlichen Hand, von der SBB selbst und von ihren Nutzern. Produktivitätssteigerungen und Sparen bilden den

eigenen Beitrag der SBB. Die Nutzer müssen bereit sein, für ein besseres Angebot etwas mehr zu bezahlen. Es gilt, das richtige Mass zu finden. Ein voll ausgelastetes Bahnsystem ist am ehesten finanzierbar.

Andreas Meyer Realistisch gesehen braucht es für die nötigen Weichenstellungen mehrere Jahre. Das «Jahr des Verkehrs» löst bei mir die Erwartung aus, dass wir gemeinsam mit dem Eigentümer verlässliche Perspektiven für die Finanzierung der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems erarbeiten können.

Geht der bundesrätliche Vorschlag eines Bahninfrastrukturfonds, der demnächst in die Vernehmlassung geschickt wird, in die richtige Richtung?

Andreas Meyer Für Investitionen und Unterhalt einen gemeinsamen Topf zu bilden, das liegt genau auf unserer Linie. Auch die rollende Planung von Infrastrukturausbauten befürworten wir. Die meisten Eisenbahnbauten benötigen ja eine Vorlaufzeit von sieben Jahren und mehr. Dabei muss eine gewisse Flexibilität Platz haben. Aus Sicht der SBB müssen prioritär die dringendsten Engpässe beseitigt werden. Zudem sollen alle Investitionen auf Kundennutzen, Wirtschaftlichkeit und gedeckte Folgekosten ausgerichtet sein. Für die SBB ist entscheidend, dass ein langfristiges Planungsinstrument geschaffen wird, mit dem Bund, Kantone und SBB gemeinsam tatsächlich die Angebotsentwicklung und die dafür nötigen Mittel prognostizieren können. Der Öffentliche Verkehr muss für die Kundinnen und Kunden auch bezahlbar bleiben. Er ist ein Teil der Lebensqualität in unserem Land. Zudem macht er die Schweiz und ihre Regionen attraktiv als Wirtschaftsstandort und Wohnort.

Kommt der Vorschlag durch, bedeutet er eine neue Ära für die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs?

Ulrich Gygi Zweifellos. Dass Neuinvestitionen gegenüber den laufenden Kosten nicht länger bevorzugt werden, ist schon fast epochal. Die Finanzierung aus einem einzigen, zeitlich nicht limitierten Fonds verschafft eine gewisse Planungssicherheit. Auf dieser Basis lässt sich alle paar Jahre ein Ausbauprogramm festlegen. So kommt man in kleineren, aber absehbaren und flexiblen Schritten vorwärts. Diesen Weg halte ich für sehr gut.

Die SBB hat Erfolg, sie befördert jedes Jahr mehr Reisende, schreibt einen Gewinn – und trotzdem ist ständig von Finanzproblemen und Preiserhöhungen die Rede. Da kann der Eindruck entstehen: Etwas stimmt hier nicht.

Andreas Meyer Wir freuen uns zuerst einmal, für die Lebensqualität der Menschen in der Schweiz arbeiten zu dürfen. Dabei

«Dass die Nutzerinnen und Nutzer des Bahnsystems etwas mehr beitragen müssen, leuchtet weiten Kreisen ein.» Ulrich Gygi

geht es uns ähnlich wie dem normalen Bürger: Er muss aufpassen, dass er nicht irgendwann für sein Einfamilienhaus keine Hypothek mehr erhält, weil die Schulden zu hoch sind oder er den Zins nicht mehr bezahlen kann. Auch wir müssen die Verschuldung stabilisieren oder gar reduzieren. Dabei gilt es, folgende Zusammenhänge zu beachten: In Sachen Infrastruktur ist der Bund Besteller und Finanzierer; die Mittel laufen über die SBB Rechnung, weil wir Auftragnehmer sind. Im regionalen Verkehr bestellen Bund und Kantone das Angebot. Unser Gewinn stammt heute aus dem Fernverkehr und den Immobilien. Weil wir etwa für neues Rollmaterial und für die Sanierung der Pensionskasse sehr viel Geld investieren müssen, ist unser Cash Flow jedoch negativ. Das heisst: Wir müssen mehr ausgeben als einnehmen. Deshalb wächst die Verschuldung. Und darum handeln wir jetzt und nicht erst dann, wenn ohne Finanzspritze des Eigentümers nichts mehr geht.

Die Kundinnen und Kunden müssen mehr bezahlen, haben Sie gesagt, Herr Gygi. Wie wollen Sie dies den Bahnfahrenden schmackhaft machen?

Ulrich Gygi Die Preispolitik der Unternehmen in öffentlichem Besitz steht immer im Fokus der Medien und der Öffentlichkeit; sie wird stets strenger bewertet als jene von Migros, Coop oder Novartis. Trotzdem müssen unsere Leistungen angemessen entschädigt werden. In der Bevölkerung herrscht immerhin ein Grundkonsens, dass das Bahnsystem in den vergangenen Jahren entscheidend verbessert worden ist und das gute Angebot seinen Preis hat. Dass die Nutzer etwas mehr beitragen müssen, leuchtet weiten Kreisen ein. Im Konkreten wird es schwieriger werden. Wenn die nächste Preisrunde ansteht, ist man dann weniger grundsatztreu. Aber das müssen wir durchstehen. Unserer Planung liegen Annahmen über eine jährliche Preissteigerung von 3% zugrunde. Diese soll in erster Linie gezielt dort erfolgen, wo Kunden von Leistungsverbesserungen profitieren. Eine Schwierigkeit bilden die vielen integrierten Verkehrsverbünde. Sie sind Bestandteil unseres grossartigen offenen Systems, machen aber die Tarifgestaltung schwerfälliger. An einer beweglichen Preisgestaltung des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz müssen wir weiterarbeiten. Ich zähle auf neue

Ideen und Technologien, etwa ein elektronisch gestütztes System, was aber natürlich seinen Preis hat.

Andreas Meyer Je stärker der Druck ist, die Preise zu erhöhen, um das Gesamtsystem in gutem Zustand zu halten und weiterzuentwickeln, desto höher ist der Druck für eine Preisdifferenzierung. Und umso rascher müssen wir dies tun. Ein kürzlich erlebtes Beispiel: Ein Pendler zwischen Thun und Zürich in der Hauptverkehrszeit beklagt sich, er müsse öfter einen Sitzplatz suchen und sei auch schon gestanden. Ein Mitarbeiter von uns rechnete ihm aus, sein GA sei eigentlich bereits im Februar amortisiert. Das GA ist etwas ganz Tolles, das auch ich schätze – aber es erlaubt eben diese Differenzierung nicht, dass «heavy user» den entsprechenden Preis bezahlen. Wir benötigen auch Mittel, um in neue Züge zu investieren. Zum Beispiel in 400 Meter lange Doppelstockkompositionen, dank denen auch Langstreckenpendler weniger oft einen Sitzplatz suchen müssen. Und auch neue Vertriebssysteme kosten natürlich. Die SBB muss sich im Zeichen der Liberalisierung zudem aus eigener Kraft weiterentwickeln können auf dem europäischen Parkett. Erst in dritter Priorität geht es darum, über die Trassenpreise zur Finanzierung der Infrastruktur beizutragen.

Nicht nur für den Personen-, auch für den Güterverkehr ist 2011 ein Schlüsseljahr: Anfang Jahr ist das internationale Geschäft in eine neue Gesellschaft ausgelagert worden. Was sind Ihre Erwartungen?

Andreas Meyer SBB Cargo International ist termingerecht gestartet – ein schlankes Unternehmen, das sich auf die neuen Verkehre konzentrieren kann. Auf der Positivseite steht ein grosser Auftrag aus Belgien. Ein gewichtiges Starhandicap der jungen Firma ist der starke Franken gegenüber dem schwachen Euro: Die meisten Kosten fallen in Franken an, die meisten Erträge aber in Euro. Dieser Währungsnachteil bildet einen frühen ersten Prüfstein für die neue Partnerschaft zwischen SBB und Hupac. Das Ziel bleibt aber: Bis 2013 soll SBB Cargo International Gewinne erwirtschaften.

Was bedeutet die Ausgliederung für SBB Cargo und ihr Inlandgeschäft?

Andreas Meyer Die Chance, sich noch besser auf die Bedürfnisse der Schweizer Kunden zu konzentrieren – im Binnenmarkt, im Import und Export. So kann SBB Cargo die Leistungen noch kundenorientierter erbringen. Wir wollen verlässliche, effiziente und stärker standardisierte Leistungen anbieten. Gleich wie im Personenverkehr müssen wir auf den Stärken der Bahn aufbauen. In gewissen Fällen kann kombinierter Verkehr eine sinnvolle Alternative sein. Als eine solche sehe ich die sich anbah-



nende Partnerschaft mit kombiniertem Verkehr über die Basler Rheinhäfen. Vielleicht hilft dies auch, Engpässe in der Nordzufahrt der Schweiz buchstäblich zu umschiffen.

Im Güterverkehr ist die europäische Liberalisierung weit fortgeschritten. Die europäische Verkehrspolitik hält in der Schweiz aber auch das Thema der Trennung von Verkehr und Infrastruktur wach. Wie beurteilen Sie die Situation?

Ulrich Gygi Eine offizielle Forderung aus Brüssel liegt zurzeit nicht auf dem Tisch. Aktuell ist aber die Bahnreform 2 zweiter Teil, in der es unter anderem um die Ausschreibung von Leistungen im Regionalverkehr geht und, ganz zentral, um die Form der Trassenvergabe. Unsere Position ist klar: Wir treten für ein Bahnangebot aus einer Hand ein, also für eine integrierte Bahn. Ich sehe keinen Grund, das Schweizer Erfolgsmodell durch ein ideologisch motiviertes Experiment zu gefährden. Die Kunden können durch eine Trennung von Infrastruktur und Verkehr kaum etwas gewinnen. Bahn 2000 ist ein Beweis für den grossen Nutzen einer engen Verzahnung beider Teile. Wir sehen auch keinen Grund, die Form der Trassenvergabe zu ändern. Die heutige gemeinsame Trassenvergabestelle der drei grossen Normalspurbahnen arbeitet diskriminierungsfrei und mit einer schlanken Organisation. Eine staatliche Institution ist hier entbehrlich.

Andreas Meyer Das Schweizer System funktioniert. Wir werden weltweit darum benieden. Es funktioniert diskriminierungsfrei und ist EU-kompatibel. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Kundenbedürfnisse mit einer behördlich bestellten Infrastruktur langfristig gleich gut und effizient erfüllt werden. Im Güterverkehr hat SBB Cargo durch die frühe und schlecht vorbereitete Marktöffnung innerhalb von zehn Jahren 800 Mio. Franken verloren. Mit diesem Geld könnten wir zum Beispiel fast einen Tiefbahnhof Luzern bauen.

«Wir tragen Verantwortung für unser Unternehmen, unsere Mitarbeitenden, unsere Kunden und für unsere Umwelt.» **Andreas Meyer**

Im internationalen Personenverkehr liegt ein grosses Potenzial – das freilich im Zeichen der Liberalisierung auch andere Bahnen nutzen wollen. Wie stellt die SBB sicher, dass das Angebot und auch der Ertrag stimmen?

Andreas Meyer Mit Partnerschaften. Im Unterschied zu anderen Bahnen, die sich bekriegen, setzen wir auf Kooperationen, mit denen wir Metropolregionen anbinden und unsere Position im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern verbessern. Dies geschieht Schritt für Schritt. 2010 haben wir mit der Deutschen Bahn die Grundzüge für die Weiterentwicklung der Verbindungen nach Frankfurt, Stuttgart und München vereinbart, dieses Jahr haben wir mit der SNCF die Perspektiven für die Verbindungen zwischen der Schweiz und Paris festgelegt.

Für die SBB stellen sich Grundsatzfragen. Dies spürt offensichtlich auch das Personal: Die Zufriedenheit hat 2010 abgenommen, ebenso das Vertrauen in die Konzernleitung. Macht Ihnen das Sorgen, Herr Gygi?

Ulrich Gygi Sicher. Gerade das Vertrauen in die Führung ist wichtig in einem Unternehmen. In Zeiten des Wandels sind solche Verunsicherungen meiner Erfahrung nach nicht aussergewöhnlich. Wandel muss erklärt, muss durchgestanden werden. Ich hoffe, dass auch bei der SBB Verständnis dafür geschaffen werden kann, dass sich Strategien, Prozesse und Organisationen dem raschen Wandel der Umwelt anpassen müssen. Die Frage muss aber gestellt werden: Geschieht der Wandel im richtigen Tempo, im richtigen Umfang, haben wir ein offenes Ohr für die Belange der Mitarbeitenden? Es ist richtig, dass nach der Umfrage mit Gesprächen bis an die Basis die Analyse der Ursachen vertieft und Massnahmen erarbeitet worden sind. Schliesslich funktioniert dieses Unternehmen dank der Leistung seiner Mitarbeitenden so gut – aber auch dank einer Konzernleitung, die in den vergangenen vier Jahren ein gewaltiges Programm von Prozessänderungen und Effizienzsteigerungen bewältigt hat. Heute kann sich die SBB mit einem Unternehmen der Privatwirtschaft vergleichen. Und sie muss es auch.

Mit dem Wandel umgehen – was haben Sie sich vorgenommen, Herr Meyer?

Andreas Meyer Nach Bekanntgabe der Resultate der Personalbefragung haben mir Mitarbeitende viele Beispiele von Erlebnissen aus dem Arbeitsalltag geschickt und gefragt: Glauben Sie, dass dies zur Personalzufriedenheit beiträgt? Ich lege Wert darauf, dass wir auch in schwierigen Situationen anständig miteinander umgehen. Auch wenn finanzielle Fragen immer wichtiger werden, darf der Mensch nicht vergessen werden. Die Mitarbeitenden tragen keine Schuld an dem finanziellen Ungleichgewicht, in dem sich die SBB zurzeit befindet. Die Nacharbeit zu dieser Umfrage ist auch eine Chance, viele kleine Dinge zu verändern, die Mitarbeitende zu Recht stören. Ich denke beispielsweise an jene, die nicht begreifen konnten, weshalb sie bei der Entsorgung Abfallsäcke dreimal zwischendeposieren müssen, bevor sie in einem Container landen. Die Umfrage soll eine intensive, wertschätzende Auseinandersetzung auslösen.

Kann der Ende 2010 vereinbarte neue Gesamtarbeitsvertrag (GAV) zur Personalzufriedenheit beitragen? Und bringt er auch dem Unternehmen Vorteile?

Andreas Meyer Der Abschluss eines modernen GAV hat zu einer Beruhigung des Klimas beigetragen. Wir konnten unsere Sozialpartner überzeugen, dass wir niemandem Lohn wegnehmen wollen: Es wird kein einziger Lohn gekürzt. Mehr noch: Auch Mitarbeitende mit Löhnen über dem heutigen Marktniveau gehen in den kommenden Lohnrunden nicht leer aus. Auch werden die Mitarbeitenden von einem modernen Beurteilungssystem profitieren. Durch markt- und leistungsgerechte Löhne sichern wir zudem Arbeitsplätze. Und schliesslich profitiert auch die SBB als Unternehmen: Wir können in den nächsten Jahren bei Neuanstellungen marktgerechte Löhne bezahlen und gute Leistungen belohnen.

Nachhaltigkeit ist neu eines der obersten Unternehmensziele der SBB. Nachhaltigkeit ist aber auch ein Modewort. Warum stellt es für die SBB mehr dar, Herr Gygi?

Ulrich Gygi Wir sind schon heute der Inbegriff eines ökologisch nachhaltigen Unternehmens. Der ganze Öffentliche Verkehr ist es – weil er energieeffizient ist und die natürlichen Ressourcen schont. Die SBB schützt das Klima bereits vorbildlich mit ihrem geringen CO₂-Ausstoss und mit über 70 % der Fahrenergie aus erneuerbarer Wasserkraft. Das reicht aber noch nicht. Wir müssen noch tiefer über die Nachhaltigkeit nachdenken. Neben der ökologischen gibt es auch eine soziale und ökonomische Seite.



Aus sozialer Sicht bedeutet Nachhaltigkeit, als Arbeitgeberin attraktiv zu bleiben und qualifizierte und motivierte Mitarbeitende zu gewinnen und zu behalten. Und von der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit sind wir noch ein Stück entfernt.

Herr Meyer, konzentrieren Sie sich auf die wirtschaftliche Nachhaltigkeit?

Andreas Meyer Die heutige SBB mit neun ausgewogenen Konzernzielen zeichnet sich dadurch aus, dass sie sich eben nicht nur finanziell optimiert. Die ökonomische Nachhaltigkeit und die unternehmerische Grundhaltung, Kosten zu priorisieren, sie verlässlich zu decken und einen Gewinn zu erwirtschaften für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens, fordern uns zurzeit wohl am meisten. Da haben wir Nachholbedarf. Denn nur ein finanziell dauerhaft stabiles Unternehmen ist ein guter Arbeitgeber und ein verlässlicher, konkurrenzfähiger Anbieter von umweltfreundlich erstellten Leistungen. Die soziale und die ökologische Nachhaltigkeit sind aber ebenso wichtig. In einem Unternehmen mit körperlich anspruchsvollen Tätigkeiten wollen wir zum Beispiel für Mitarbeitende sorgen, die ihre angestammte Tätigkeit nicht mehr ausüben können. Zu unserem Programm gehört etwa eine Werkstatt in Quartino, in der solche Mitarbeiter hervorragende Produkte herstellen, Taschen oder auch Gürtel für die Tessiner Polizei. In der ökologischen Nachhaltigkeit sind wir Spitze – aber wir wollen auch Spitze bleiben. So braucht es noch einige Anstrengungen, einen umweltfreundlichen Energiemix auch für die Zukunft zu sichern.

Ökologische und soziale Vorbildlichkeit kostet unter Umständen viel und trägt manchmal erst längerfristig Früchte: Wie gehen Sie mit Zielkonflikten um?

Andreas Meyer Zielkonflikte sind unvermeidlich. Wichtig ist es, Nachhaltigkeit als Ganzes zu sehen und die ökologische, die ökonomische und die soziale Dimension des Konzepts zu er-

fassen. Wir tragen eine Verantwortung für das Unternehmen selber, für die Menschen in diesem Unternehmen, für die Kundinnen und Kunden sowie für unsere Umwelt.

Nachhaltigkeit weist in die Zukunft. Voraussichtlich 2017 wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet. Bricht in wenigen Jahren ein neues Eisenbahnzeitalter an?

Ulrich Gygi Es hat bereits begonnen: mit dem Leuchtturmprojekt Bahn 2000. Doch die neue Verbindung durch die Alpen wird als Jahrhundertbauwerk tatsächlich nochmals neuen, grossen Schub geben. Die Bahn der Zukunft ist eine S-Bahn Schweiz; sie rettet Agglomerationen vor dem Verkehrskollaps. Können wir das verbleibende Verkehrswachstum absorbieren, werden wir noch viel Prestige gewinnen. Auf Distanzen von 500 bis 600 Kilometern sollten wir grundsätzlich mit dem Flugzeug konkurrenzfähig sein. Dieses Ziel haben wir noch nicht erreicht. An den Landesgrenzen ist es heute stets etwas mühsam; das sehen wir zurzeit an der Diskussion über die Zufahrten zu den neuen Alpentransversalen. Der internationale Bahnverkehr ist noch lange nicht ein integriertes System wie die Luftfahrt. Hochgeschwindigkeit hält die Bahn attraktiv – Frankreich, Italien oder Spanien machen es zurzeit vor. Die Schweiz ist mit ihren kurzen Distanzen dafür nicht unbedingt prädestiniert. Aber ich bin weiterhin überzeugt, dass auch wir in Zukunft etwas schneller fahren müssen. Eine Fahrzeit von zweidreiviertel Stunden zwischen Genf und Zürich ist auf längere Sicht nicht tragbar.

Zwischen Nord und Süd zumindest wird die SBB ab 2017 schneller werden. Da freuen Sie sich sicher, Herr Meyer.

Andreas Meyer Darauf und auf weitere Quantensprünge in allen Bereichen. Ein grosser Teil der Flotte wird modernisiert, 2014/2015 wird die Durchmesserlinie dem Verkehr übergeben, 2016/2017 der Gotthard-Basistunnel. Das internationale Angebot wird besser; auch Richtung Italien wollen wir endlich gute Lösungen zustande bringen. Wenn wir uns auf die echten Kundenbedürfnisse konzentrieren, welche die Kunden auch angemessen zu bezahlen bereit sind, und wenn wir mit unserem Eigentümer zusammen die Finanzierung des Systems in den Griff bekommen, dann stehen die Signale auf Grün.

Jahreschronik

2010 – ein Jahr der Durchbrüche.

18. Februar

SBB Cargo gründet zusammen mit sechs grossen europäischen Güterbahnen die Allianz Xrail. In internationaler Zusammenarbeit sollen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gestärkt und die Umwelt entlastet werden.

5. März

Der Bundesrat verabschiedet die Botschaft zur Sanierung der Pensionskasse SBB. Neben SBB und Versicherten soll sich auch der Bund an der nötigen Sanierung beteiligen. Der Bundesrat beantragt den eidgenössischen Räten einen Beitrag von CHF 1,148 Mia. Der Ständerat stimmt der Vorlage im Dezember 2010 zu, der Nationalrat Anfang März 2011.

23. April

Ein Vulkan auf Island hält die Welt in Atem. Die Aschewolke legt den Flugverkehr für Tage praktisch lahm. Die SBB setzt für gestrandete Flugpassagiere insgesamt 163 Extrazüge mit gegen 80 000 zusätzlichen Sitzplätzen ein.

12. Mai

Die SBB vergibt den grössten Rollmaterialauftrag ihrer Geschichte: Für CHF 1,9 Mia. wird Bombardier Transportation Switzerland AG beauftragt, 59 modernste Doppelstockzüge für den Fernverkehr zu liefern. Die Züge sollen ab Dezember 2013 zum Einsatz kommen.



Die SBB vergibt für neue Doppelstockzüge ihren bislang grössten Auftrag.

25. Juni

Mit einem Volksfest feiern SBB und Bevölkerung ihren Bahnhof Olten: Für CHF 27 Mio. wurde der Bahnhof innert achtzehn Monaten saniert und modernisiert. Das Dienstleistungs- und Einkaufsangebot wurde auf 13 Geschäfte erweitert.

5. Juli

Die SBB und Hupac gründen SBB Cargo International. Die internationalen Güterverkehre werden ab 2011 von der neuen gemeinsamen Gesellschaft geführt. Ziel ist die Kostenführerschaft auf der Nord-Süd-Achse. Im Binnengeschäft positioniert sich SBB Cargo im Wagenladungsverkehr und bietet Leistungen in hoher Qualität an.

9. Juli

SBB und die Deutsche Bahn DB wollen gemeinsam den internationalen Personenverkehr zwischen den beiden Ländern entwickeln und ausbauen. In Basel unterzeichnen die beiden Bahnchefs ein Memorandum of Understanding.



Aschewolke über Island: Die SBB bietet gestrandeten Flugpassagieren 163 Extrazüge mit gegen 80 000 Sitzplätzen an.

25./26. September

Grosses Volksfest am Jura-Südfuss: SBB und Bevölkerung feiern gemeinsam «Arc Jurassien: 150 Jahre Eisenbahn».

15. Oktober

Historischer Durchbruch am Gotthard: Um 14.17 Uhr durchbricht die Tunnelbohrmaschine «Sissi» den letzten Felsen. Der 57 Kilometer lange neue Gotthard-Basistunnel – der längste Eisenbahntunnel der Welt – ist durchbrochen. Die Schweiz erhält für dieses Jahrhundertbauwerk weltweit Lob und Anerkennung. Der neue Tunnel lässt Europa noch näher zusammenrücken. Die Reisezeit von Zürich nach Mailand verkürzt sich um fast eine Stunde und beträgt künftig weniger als drei Stunden. Im internationalen Güterverkehr auf der Schiene ermöglicht der neue Tunnel einen Quantensprung. Der Tunnel soll 2016 oder 2017 in Betrieb gehen.



Grosse Freude herrscht beim Durchstich des Gotthard-Basistunnels.



Mit dem neuen GAV werden gute Leistungen gefördert und belohnt.

19. November

Jeannine Pilloud wird neue Leiterin Personenverkehr. Damit hat der Verwaltungsrat erstmals eine Frau in die Konzernleitung gewählt. Pilloud ist verheiratet und Mutter zweier Kinder. Sie tritt ihr Amt im Frühjahr 2011 an.

22. November

Noch ein grosser Durchbruch: In Zürich wird der 4,3 Kilometer lange Weinbergtunnel durchbrochen. Der neue Tunnel ist das Herzstück der geplanten Durchmesserlinie zwischen Zürich Altstetten und Zürich Oerlikon. Mit der neuen Verbindung, die 2014/2015 in Betrieb geht, werden die Kapazitäten des Schienennetzes im Zentrum der grössten Schweizer Agglomeration markant erhöht. Davon profitiert die ganze Schweiz.

26. November

Nach langen und anspruchsvollen Verhandlungen einigt sich die SBB mit ihren Sozialpartnern auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV). Kern der Neuerung ist ein modernes Vergütungssystem, das gute Leistungen stärker fördert und belohnt. Damit passen sich die SBB Löhne weiter dem Markt an. Überführungsregelungen stellen sicher, dass Mitarbeitende beim Wechsel keine Lohneinbussen hinnehmen müssen.



Lara, 8, Anouk, 9, und Sophie, 8, Winterthur

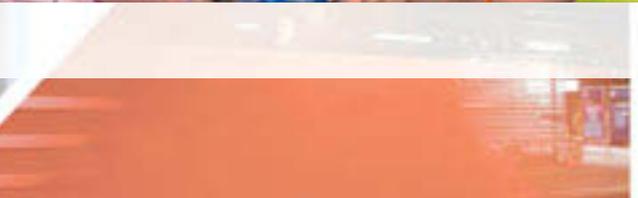
«Wo wohnen eigentlich die Schmetterlinge?»

Zur SBB gehören auch Wälder, Wiesen und Bahnböschungen – insgesamt 97 000 Hektar Land. Die Grünflächen werden sorgfältig und mit Rücksicht auf die biologische Vielfalt gepflegt. Denn die Bahnareale sind der Lebensraum unzähliger Tier- und Pflanzenarten. Auch das eine oder andere Reptil sonnt sich in SBB Gemäuern.

Wer mit der Bahn reist, schont die Umwelt. Im Vergleich zu Auto oder Flugzeug verbraucht die Reise per Bahn lediglich ein Viertel der Energie und verursacht nur ein Zwanzigstel der CO₂-Emissionen. Die SBB arbeitet daran, diesen Vorteil noch weiter auszubauen. Mit dem Klimaschutzprogramm etwa soll der CO₂-Ausstoss bis 2020 nochmals um 30 % reduziert werden.



SEU CFF FFS

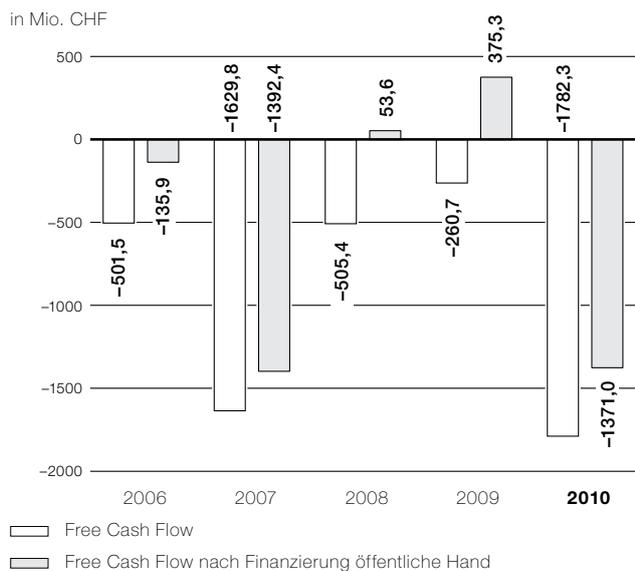


Rückblick

Immer mehr Kundinnen und Kunden setzen auf die SBB.

Die Schweizerinnen und Schweizer fahren Bahn. Mit täglich 951 000 Reisenden verzeichneten wir 2010 in den SBB Zügen 6% mehr Passagiere. Im Güterverkehr nahm die Transportleistung um 12,3% zu. Unsere Güterzüge beförderten Tag für Tag rund 200 000 Tonnen Güter. Das finanzielle Ergebnis fiel erfreulich aus. Der hohe Investitionsbedarf und ein grosser Beitrag an die Pensionskasse führten jedoch zu einem negativen Free Cash Flow. Die Verschuldung nahm 2010 weiter zu. Damit die SBB auch in Zukunft ihren Beitrag leisten kann für eine Schweiz mit hohem Lebensstandard und blühender Wirtschaft, sind grosse Anstrengungen nötig. Die wirtschaftliche, ökologische und soziale Verantwortung für die Menschen, für die Wirtschaft und für Natur und Umwelt steht künftig im Zentrum unserer Arbeit.

Free Cash Flow vor und nach Finanzierung öffentliche Hand 2006–2010

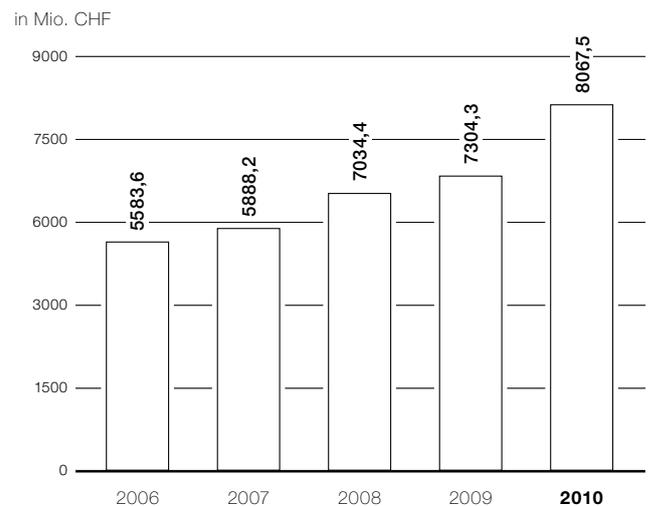


An erster Stelle stehen die Kundinnen und Kunden. Sie haben auch im zurückliegenden Geschäftsjahr unserem Unternehmen Vertrauen entgegengebracht und das Angebot der SBB fleissig genutzt. Sie haben die Bahn gewählt und so den Erfolg des Unternehmens ermöglicht. Sie haben auf die Werte gesetzt, für welche die SBB einsteht, und damit unmissverständlich zum Ausdruck gebracht: Leistungsfähigkeit, Verlässlichkeit und Nachhaltigkeit sind uns wichtig. Unsere Kundinnen und Kunden haben uns auch im zurückliegenden Jahr in unseren Anstrengungen bestärkt, das Angebot und die Servicequalität unserer Leistungen stetig weiterzuentwickeln und unsere Verantwortung für die Menschen, für die Wirtschaft und für die Natur wahrzunehmen. Wir danken unseren Kundinnen und Kunden für die hohen Erwartungen, die sie gegenüber der SBB hegen. Sie sind uns Auszeichnung und Verpflichtung.

Anspruchsvolle Unternehmensziele.

Wir orientieren uns bei der Weiterentwicklung des Unternehmens und unserer Leistungen für die Kundinnen und Kunden an neun Unternehmenszielen. Diese Ziele bilden das gemeinsame Verständnis in der täglichen Arbeit von Mitarbeitenden und Führungskräften. Die neun Ziele sind zugleich Orientierungshilfe und Führungsinstrument. Ziele und Messmethoden werden so ausgewählt und entwickelt, dass sie die tatsächliche Leistung des Konzerns und seiner Einheiten abbilden. Die Definition der Ziele und die Messungen wurden 2008 begonnen

Verzinsliche Verschuldung



und werden weiter geschärft. Mittels anspruchsvoller Ziele soll ein Herantasten an das – mit angemessenem Aufwand – Mögliche erreicht werden.

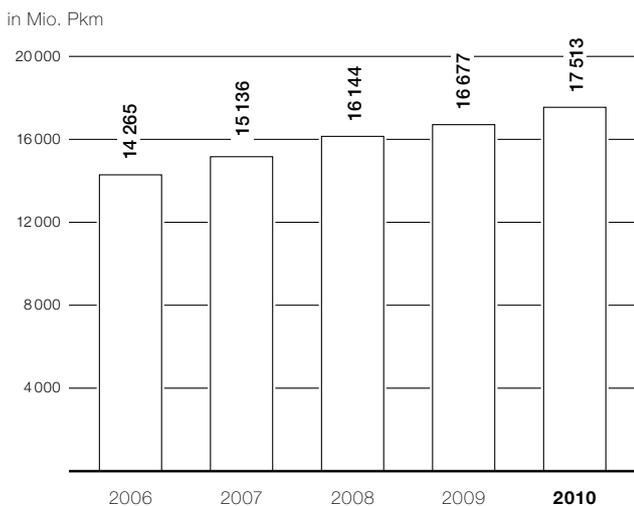


Die Zufriedenheit der Bahnkunden entwickelte sich insgesamt positiv und lag über dem Vorjahreswert. Beim Personenverkehr konnte die Gesamtzufriedenheit der Kundinnen und Kunden auf hohem Niveau nochmals verbessert werden: Insbesondere die Sicherheit, die Information im Störfall und die Pünktlichkeit wurden deutlich positiver bewertet. Gleichzeitig ging das Wohlbefinden der Reisenden in unseren Zügen leicht zurück; die hohe Auslastung der Züge in den Hauptverkehrszeiten empfinden viele Reisende verständlicherweise als Einschränkung des Komforts. Auch die Zufriedenheit der Besteller von Leistungen im Regionalverkehr verbesserte sich, während sich die Besteller von Infrastrukturleistungen weniger zufrieden zeigten als im Vorjahr. Negativ entwickelte sich die Zufriedenheit der Kunden im Güterverkehr. Sowohl im Geschäftsbereich Schweiz wie auch im Geschäftsbereich International zeigten sich die Kunden von SBB Cargo 2010 weniger zufrieden als im Vorjahr. Andererseits nahm die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden von SBB Immobilien mit den Angeboten und Leistungen in den SBB Bahnhöfen zu.

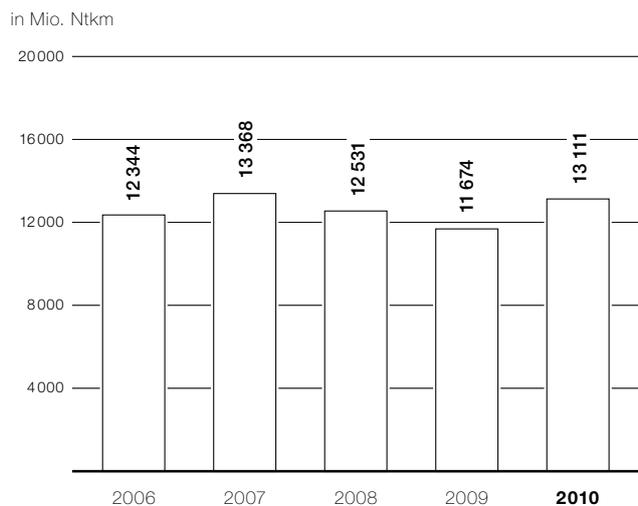


Das Konzernimage der SBB sank im Berichtsjahr unter den Vorjahreswert. Die offenen Finanzierungsfragen und

Entwicklung Personenkilometer



Entwicklung Nettotonnenkilometer



die im Dezember 2010 realisierten Preissmassnahmen, aber auch die transparentere Kommunikation nach aussen führten zu diesem Rückgang.



Bei der Personalfriedenheit zeigte sich ein differenziertes Bild. Die Mitarbeitenden der SBB fühlen sich dem Unternehmen nach wie vor in hohem Masse verbunden und sind bereit, sich stark zu engagieren. Die Personalarfrage 2010 ergab in diesen Bereichen mit 72 von 100 möglichen Punkten gute Werte. Deutlich tiefer hingegen lagen die Werte für die allgemeine Personalfriedenheit sowie für das Vertrauen der Mitarbeitenden in die Konzernleitung und in die Leitung der Divisionen. Positiv beurteilt wurden unter anderem die Aspekte Team, Sicherheitskultur, Arbeitsinhalte, direkte Vorgesetzte sowie Konzernziel/Strategien. Die Ende November bekannt gewordenen Umfrageresultate werden einer vertieften Analyse unterzogen, damit rasch spürbare Verbesserungen erarbeitet werden können.



Die Pünktlichkeit erreichte nicht ganz das hohe Niveau des Vorjahres. Zwar hatten die entsprechenden Werte noch bis wenige Wochen vor Jahresende auf Vorjahresniveau gelegen, doch belastete der frühe und strenge Wintereinbruch ab Mitte November die Pünktlichkeit massiv. Die winterlichen Bedingungen führten bei uns und in halb Europa zu Schwierigkeiten. Im Gegensatz zum Betrieb grosser Bahnen in den Nachbarländern funktionierte der Bahnbetrieb der SBB unter den

erschweren Bedingungen gut – ausser einer markanten Häufung an Verspätungen und der Schwierigkeit, für Reisende aus dem Ausland die Anschlüsse sicherzustellen. Die SBB setzte dafür über 190 Züge ein. Auch im Vergleich mit dem Strassenverkehr hatte die SBB weniger Probleme mit den winterlichen Verhältnissen.



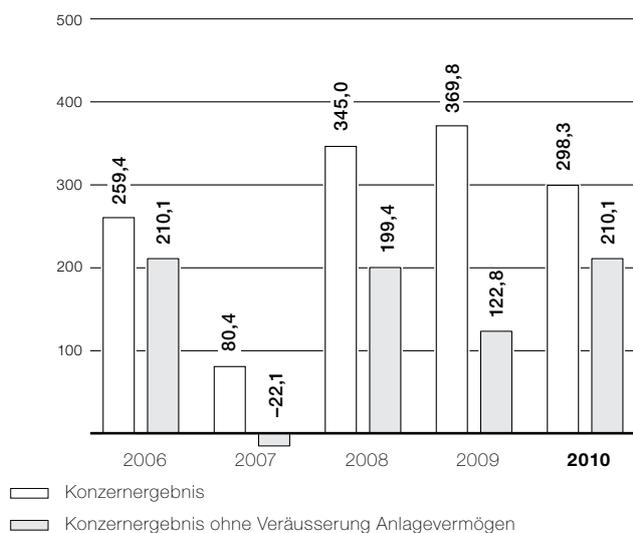
Die Sicherheit konnte auf hohem Niveau gehalten werden, war insgesamt aber leicht unter dem Vorjahr. Auch 2010 blieb die SBB von schweren Unfallereignissen, bei denen Kundinnen und Kunden schwer verletzt oder gar getötet worden wären, verschont. Es war dies bereits das siebte Betriebsjahr in Folge ohne schweren Unfall. Allerdings ereignete sich ein tödlicher Arbeitsunfall. Auch im Kampf gegen Gewalt und Vandalismus unternimmt die SBB grosse Anstrengungen, damit sich unsere Kundinnen und Kunden sicher und gut aufgehoben fühlen.



Das Konzernergebnis ging gegenüber dem Vorjahr zurück. Insbesondere die Erlöse aus dem Verkauf von Immobilien lagen unter dem Vorjahr. Entsprechend trugen sie weniger zum guten Geschäftsergebnis bei als im Vorjahr. Zudem belasteten das Gütergeschäft und die zusätzlichen, nicht von der Leistungsvereinbarung mit dem Bund gedeckten Aufwendungen für den Substanzerhalt der Infrastruktur sowie einmalige Effekte das Ergebnis.

Konzernergebnis

in Mio. CHF



 Das Unternehmen verzeichnete einen deutlich negativen Free Cash Flow. Die Einnahmen der SBB genügten auch im Berichtsjahr nicht, um die notwendigen Investitionen mit eigenen Mitteln bestreiten zu können. Die erneut hohen Aufwendungen für die Sanierung der Pensionskasse SBB im Umfang von gegen CHF 1 Mia. belasteten die Cash-Flow-Entwicklung zusätzlich.

 Die Wettbewerbsposition der SBB wurde durch die verbesserte Verkehrsleistung im internationalen Personenverkehr und durch das Wachstum im inländischen Personenverkehr gestärkt. Der Modalsplit Schiene/Strasse im Personenverkehr verbesserte sich zugunsten der Schiene.

 Mit der im Juli durch den Verwaltungsrat verabschiedeten Nachhaltigkeitsstrategie verzeichnete die SBB im Berichtsjahr einen wichtigen Erfolg. So würdigte der internationale Eisenbahnverband (UIC) das Nachhaltigkeitsengagement der SBB mit dem «Sustainability Award». Besonders erwähnte die UIC dabei die konsequente Integration des Nachhaltigkeitsdenkens in die Strategieplanung des Unternehmens und die Zielvereinbarungen der SBB Führungskräfte.

Leistungen gesteigert.

Die Leistungen der SBB lagen 2010 in allen Geschäftsfeldern über dem Vorjahr. Dieser erfreuliche Trend wurde unterstützt

durch die positive Entwicklung der Konjunktur und die weltweit beobachtete Erholung der Märkte.

Im Personenverkehr verzeichneten wir auch im Berichtsjahr ein markantes Nachfragewachstum, wobei das Wachstum im Vergleich zu den letzten Jahren etwas schwächer ausfiel. Mit täglich 951 000 Reisenden realisierten wir im Berichtsjahr einen neuen Rekordwert. Der Personenverkehr beförderte 6,0% mehr Reisende. Nie reisten mehr Menschen mit der SBB als heute. Die Zahl der in SBB Zügen zurückgelegten Personenkilometer (Pkm) stieg um 5% auf 17 513 Millionen. Verbessert werden konnte das Geschäft im internationalen Personenverkehr; hier profitierten wir neben anderem auch von der Aschewolke des Vulkans auf Island, die im April den Flugverkehr für Tage lahmlegte.

SBB Cargo steigerte die Transportleistung um insgesamt 12,3% auf 13 111 Millionen Nettotonnenkilometer (Ntkm). Insbesondere im Kombinierten Verkehr und bei den Transporten für die Stahlindustrie legte SBB Cargo aufgrund der konjunkturellen Erholung deutlich zu. Namentlich die internationalen Verkehre vermochten zuzulegen, während im Binnenverkehr das Wachstum deutlich geringer ausfiel. SBB Cargo transportierte 2010 täglich rund 200 000 Tonnen Güter.

Im Immobiliengeschäft lagen die Erlöse aus Mieterträgen mit CHF 305,4 Mio. um 0,7% über dem Vorjahreswert. Auch darin widerspiegelt sich die konjunkturelle Erholung. Die in den Bahnhöfen der SBB eingemieteten Ladengeschäfte und Gastronomiebetriebe profitierten davon. Gleichzeitig ging der Erfolg aus Liegenschaftsverkäufen gegenüber dem Vorjahr um 65,1% auf CHF 83,5 Mio. zurück.

Infrastruktur schliesslich erreichte wie in den Vorjahren die bezüglich Produktivität, Effizienz und Kapazitätszuteilung gesetzten Ziele. Die Zahl der auf dem SBB Netz zurückgelegten Trassenkilometer (Trkm) stieg um 1,2% an auf 163,5 Millionen Trkm.

Deutlich schwächeres Konzernergebnis.

Das Jahresergebnis der SBB belief sich 2010 auf CHF 298,3 Mio. und fiel damit um 19,3% schwächer aus als im Vorjahr (CHF 369,8 Mio.). Einerseits veräusserte die SBB im Vergleich zum Vorjahr weniger Immobilien. Andererseits belasteten der Güterverkehr und die zusätzlichen, über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund hinausgehenden nötigen Aufwendungen für den Substanzerhalt der Infrastruktur sowie einmalige Effekte das Ergebnis. Und auch ein Sanierungsbeitrag der SBB über CHF 938 Mio. an die Pensionskasse schlug zu Buche. Die er-

freuliche Entwicklung der Verkehrserlöse im Personenverkehr vermochte dies nicht aufzuwiegen.

Im Personenverkehr erwirtschaftete die SBB 2010 erneut ein gutes Ergebnis. Allerdings ist das positive Segmentergebnis insofern zu relativieren, als dass die Trassengebühren die realen Kosten der Infrastruktur nicht zu decken vermögen. Das Segmentergebnis Personenverkehr belief sich auf CHF 292,6 Mio. (2009: CHF 280,6 Mio.) Der Betriebsertrag (+3,7% auf CHF 4280,8 Mio.), aber auch die Aufwendungen (+2,9% auf CHF 3905,7 Mio.) nahmen zu. Der Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr lag bei 55,4%.

Im Güterverkehr verschlechterten sich trotz des grösseren Transportvolumens Umsatz und finanzielles Ergebnis. Der Transporterlös von Wagenladungsverkehr, Kombiniertem Ver-

kehr und Ganzzügen ging um 1% zurück. Insbesondere der zum Schweizer Franken tiefe Eurokurs – der Transporterlös der internationalen und Transitverkehre wird zu drei Vierteln in Euro verrechnet – belastete die Umsatzentwicklung. Der Güterverkehr schloss im Berichtsjahr mit einem Verlust von CHF –64,0 Mio. ab (2009: CHF –62,5 Mio.).

Bei Immobilien betrug das Betriebsergebnis CHF 246,7 Mio. (2009: CHF 361,9 Mio.). Davon wurden CHF 79,2 Mio. für die Sanierung der SBB Pensionskasse verwendet, weitere CHF 150 Mio. flossen als Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur. Der Erfolg aus der Veräusserung von Immobilien ging im Berichtsjahr gegenüber 2009 deutlich zurück (CHF –155,8 Mio.). Insgesamt schloss die Immobiliensparte mit einem Segmentergebnis von CHF 3,3 Mio. (2009: CHF 6,2 Mio.).

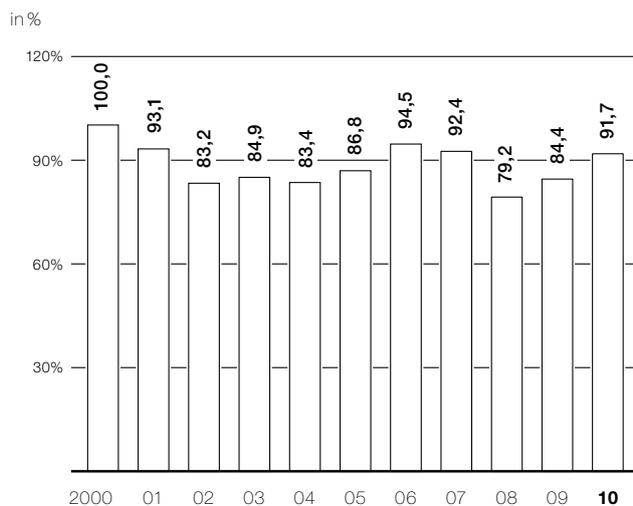
Leistungen der öffentlichen Hand

Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich 2010 auf insgesamt CHF 2603,0 Mio. Das sind CHF 177,3 Mio. weniger als im Vorjahr (CHF 2780,3 Mio.). Dieser Wert schliesst auch die Darlehen von CHF 411,3 Mio. (2009: CHF 644,9 Mio.) zur Finanzierung der Investitionen ein.

Die Leistungen von Bund und Kantonen im Einzelnen:

- Erfolgswirksame Leistungen an die Infrastruktur: 2010 flossen der SBB insgesamt CHF 1612,9 Mio. (2009: CHF 1566,0 Mio.) zu. In diesem Betrag sind insbesondere die Deckung des im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenen Abschreibungsbedarfs von CHF 1025,6 Mio. und der Betriebsbeitrag an die Infrastruktur von CHF 472,4 Mio. enthalten.
- Erfolgswirksame Leistungen an die Verkehrsbereiche: Letztere erhielten im vergangenen Jahr insgesamt CHF 556,4 Mio. (2009: CHF 559,4 Mio.). In diesen Beträgen sind Zahlungen Dritter (Gemeinden und ausländische Gebietskörperschaften) nicht berücksichtigt. SBB Cargo erhielt für den Kombinierten Verkehr CHF 22,4 Mio. (2009: CHF 10,0 Mio.). Der Regionalpersonenverkehr erhielt für bestellte Leistungen vom Bund CHF 253,0 Mio. (2009: CHF 247,2 Mio.) und von den Kantonen CHF 303,4 Mio. (2009: CHF 312,2 Mio.).
- Finanzierung durch die öffentliche Hand: Insgesamt gewährten Bund und Kantone der SBB Darlehen in der Höhe von CHF 411,3 Mio. (2009: CHF 644,9 Mio.). Die Finanzierung durch den Bund erreichte im vergangenen Jahr den Betrag von CHF 205,4 Mio. (2009: CHF 455,8), was einem Rückgang um 54,9% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dagegen stieg die Finanzierung durch die Kantone von CHF 189,1 Mio. im Vorjahr auf CHF 205,8 Mio. an.

Entwicklung Deckungsgrad Pensionskasse



Bei der Infrastruktur resultierte 2010 ein Segmentergebnis von CHF 4,8 Mio. (2009: CHF –6,5 Mio.). Die SBB erbrachte im Berichtsjahr hohe zusätzliche Aufwendungen für den Netzwart. Diese lagen mit CHF 1604 Mio um 61 Mio. über dem Vorjahr (ohne Konjunkturförderprogramm 2009 des Bundes). Die positive Preisentwicklung am Energiespotmarkt führte zu einer besseren Kostendeckung im Energiebereich. Insgesamt aber lag der Kostendeckungsgrad von Infrastruktur mit 22,8 % auch im Berichtsjahr auf tiefem Niveau.

Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich 2010 auf CHF 2603,0 Mio. Dies stellt gegenüber dem vergleichbaren Wert des Vorjahres (CHF 2780,3 Mio.) eine Abnahme um CHF 177,3 Mio. dar.

Höhere Verschuldung.

Das positive Jahresergebnis der SBB täuscht über die Entwicklung der Verschuldung unseres Unternehmens hinweg. Der Mittelzufluss aus der Betriebstätigkeit (CHF 846,3 Mio.) reichte nicht aus, um die Mittel für die Investitionstätigkeit (CHF 2628,6 Mio.) bereitzustellen. Der Free Cash Flow belief sich 2010 nach Finanzierung öffentliche Hand auf CHF –1371 Mio. (2009: CHF 375,3 Mio.). Vor Finanzierung öffentliche Hand betrug der Wert CHF –1782,3 Mio. (2009: CHF –260,7 Mio.). Investitionen in neues Rollmaterial in den Bereichen Personen- und Güterverkehr in der Höhe von CHF 965,8 Mio. und der Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse trugen wesentlich zu

dieser Entwicklung bei. Die Nettoverschuldung erhöhte sich um CHF 1764,7 Mio. auf CHF 17 284,6 Mio. (2009: CHF 15 519,8 Mio.). Die verzinsliche Verschuldung stieg um CHF 763,2 Mio. auf CHF 8067,5 Mio.

Mit ihrer Immobilienstrategie leistet die SBB einen Beitrag zur Schuldensanierung. Bahnhöfe und umliegende Areale werden zu attraktiven Dienstleistungszentren weiterentwickelt oder einer neuen Nutzung zugeführt, was zu Verkaufsgewinnen oder Mieteinnahmen führt. Von der Erschliessung und Öffnung dieser Areale und der damit verbundenen Aufwertung profitieren auch Standortgemeinden, Wirtschaft und Bevölkerung.

Sanierung Pensionskasse.

Die Sanierung der Pensionskasse (PK SBB) belastete Unternehmen und Mitarbeitende auch im Berichtsjahr. Im Rahmen des 2009 beschlossenen Sanierungsprogramms leistete die SBB 2010 einen Beitrag von CHF 938 Mio. Zudem bezahlten SBB und Versicherte paritätisch vom 1. Januar 2010 bis 30. Juni 2010 je 2 % und ab 1. Juli 2010 je 2,5 % des beitragspflichtigen Lohnes als Sanierungsbeitrag. Dank dieser Anstrengungen verbesserte sich der Deckungsgrad im Berichtsjahr auf 91,7 % (2009: 84,4 %). Gemäss Sanierungskonzept soll zudem der Bund CHF 1,148 Mia. einschiessen. Der Ständerat unterstützte im Dezember die entsprechende Vorlage deutlich. Der Nationalrat folgte Anfang März 2011, womit der Bundesbeitrag unter Dach ist.



Weitere Informationen unter: www.sbb.ch/geschaeftsbericht

Bewegtes Marktumfeld.

Nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise der letzten Jahre erholte sich die Wirtschaft im Berichtsjahr spürbar. Davon profitierten auch die verschiedenen Geschäftsbereiche der SBB. Insbesondere das internationale Güterverkehrsgeschäft legte europaweit deutlich zu, obwohl bestehende Überkapazitäten und der damit einhergehende Wettbewerb auf die Margen drückten. Erschwerend hinzu kam der schwache Euro.

Auch das im Personenverkehr – namentlich im internationalen Personenverkehr – festgestellte Nachfragewachstum ist teilweise auf den konjunkturellen Aufschwung zurückzuführen. Im Personenverkehr stellten wir zudem einen Trend zu teureren Angeboten (1. Klasse) fest.

Bei Immobilien wirkte sich der wirtschaftliche Aufschwung einerseits positiv auf das Konsumentenverhalten und damit auf

die Mietzinseinnahmen der SBB aus. Andererseits beeinflusste die positive Marktstimmung auch die Erlöse aus der Veräusserung von Immobilien.

Die Erholung der Konjunktur wirkte sich schliesslich auch positiv auf verschiedene Geschäftsbereiche der Infrastruktur aus. Mit dem Mehrverkehr auf dem SBB Schienennetz nahm auch die Zahl der verkauften Trassen zu. Und im Energiebereich führte der Aufschwung zu einer positiven Preisentwicklung an den Spotmärkten.

Marktanteile im Personenverkehr gesteigert.

Die Bahn konnte auch im Berichtsjahr den positiven Trend der Vorjahre fortsetzen und gegenüber anderen Verkehrsträgern im Personenverkehr Marktanteile gewinnen. 2010 lag der Marktanteil der Bahn am gesamten Verkehr in der Schweiz bei 25,2%. Im Vorjahr waren es 24,6% gewesen. Vor allem im Pendler- und Freizeitverkehr wurden Anteile dazugewonnen: Im Pendlerverkehr legte die Bahn um 1,8 Prozentpunkte zu und wies für 2010 einen Marktanteil von 32,7% aus (2009: 30,9%). Das heisst: Praktisch jeder dritte Berufstätige in der Schweiz reist mit dem Zug zur Arbeit. Im Freizeitverkehr gewann die Bahn 0,5 Prozentpunkte hinzu und verfügte über einen Marktanteil von 21,2% (2009: 20,7%).

Alpenquerender Güterverkehr.

Die von SBB Cargo über die Gotthard- und Simplonroute transportierte Verkehrsmenge konnte 2010 gegenüber dem Vorjahr um 14,2% auf 13,3 Millionen Nettotonnen gesteigert werden. Gleichzeitig nahm die Verkehrsmenge im alpenquerenden Bahngüterverkehr insgesamt (SBB Cargo und Dritte) um 15,4% zu.

Der Marktanteil der Schiene gegenüber der Strasse im alpenquerenden Güterverkehr erhöhte sich im Berichtsjahr. Mit 62,3% verzeichneten die Güterbahnen im alpenquerenden Verkehr gegenüber den Strassentransporturen einen Zuwachs von 1,8 Prozentpunkten.

Der Marktanteil von SBB Cargo am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz belief sich 2010 auf 47,6%¹ (2009: 48,1%). Zwei von drei Güterzügen am Gotthard (64,4%) und gut jeder fünfte Güterzug am Simplon (22,4%) wurden 2010 von SBB Cargo geführt.

Trassenvergabe ohne Konflikte.

Die diskriminierungsfreie Zuteilung der Trassen im Schweizer Bahnnetz an die Bahnunternehmen erfolgt durch die Trasse

Schweiz AG. Diese ist ein Gemeinschaftsunternehmen von SBB, BLS, SOB und dem Verband öffentlicher Verkehr VÖV. Wie in den Vorjahren konnte die Trasse Schweiz AG auch 2010 alle Konflikte lösen, bei der Schiedskommission gingen keine Klagen ein.

Schwerpunkte im zurückliegenden Geschäftsjahr.

Das zurückliegende Geschäftsjahr war für die SBB und für die Bahnwelt ein Jahr der Durchbrüche: Gleich bei zwei neuen Bahntunneln, die für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Schweiz und – im Fall des Gotthard-Basistunnels – weit über die Schweiz hinaus von zentraler Bedeutung sind, konnte im Berichtsjahr der Durchschlag gefeiert werden. Der Gotthard-Basistunnel wird mit 57 Kilometern Länge der längste Eisenbahntunnel der Welt sein. Die für 2016 oder 2017 vorgesehene Inbetriebnahme wird für die Bahnwelt und den europäischen Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse einen Quantensprung darstellen. Die Transportkapazitäten auf der Schiene werden erhöht und die Transporte auf dieser Strecke vereinfacht. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse im alpenquerenden Güterverkehr deutlich gestärkt. Auch die Reisenden im Personenverkehr werden vom neuen Tunnel profitieren. So reduziert sich die Reisezeit zwischen Zürich und Mailand um fast 60 Minuten auf weniger als drei Stunden. Auch im Personenverkehr dürfte die Bahn damit ihre Marktstellung gegenüber der Strasse deutlich stärken.

Durchbrochen wurde 2010 auch der 4,3 Kilometer lange Weinbergertunnel in Zürich. Der neue Tunnel bildet das Herzstück der sogenannten Durchmesserlinie der SBB. Wenn diese 2014/2015 eröffnet wird, schafft dies im hochbelasteten Schienennetz im Bahnknoten Zürich auf einen Schlag Mehrkapazitäten für 100 000 Reisende pro Tag. Von der neuen Verbindung werden die Reisenden im S-Bahn-Verkehr und im Fernverkehr auf der Ost-West-Achse profitieren. Der Kapazitätsgewinn im Zentrum des dicht belasteten Netzes schafft Reserven, die sich im Zugverkehr vom Bodensee bis nach Genf und von Basel bis Chiasso positiv auf die Stabilität des Fahrplans auswirken.

Grösste Rollmaterialbestellung der SBB Geschichte.

Die SBB gab im Berichtsjahr zudem die grösste Rollmaterialbestellung in ihrer Geschichte in Auftrag. Für CHF 1,9 Mia. wurden 59 neue Doppelstockzüge bestellt. Sie kommen schrittweise ab Dezember 2013 zum Einsatz. Dadurch soll das Bahnangebot für die Kunden weiter verbessert und dem Nachfragewachstum entsprochen werden.

¹ Bezogen auf Netto-Netto-Tonnen

Bei ihrem Entscheid hat die SBB die Methodik neuer Energieeffizienzstandards angewendet. Die Energieeffizienz sollte im Hinblick auf den geplanten Einsatz der neuen Züge gezielt optimiert werden. Als Mitglied des internationalen Eisenbahnverbandes UIC trug die SBB entscheidend dazu bei, europaweit einheitliche Energieeffizienzstandards für die Beschaffung von Rollmaterial zu entwickeln. Mit diesen Standards soll bewusst die Anwendung energieeffizienter und innovativer Lösungen bei den Herstellern gefördert werden.

SBB Cargo International lanciert.

Die SBB und der Kombi-Operateur Hupac beschlossen im Berichtsjahr, auf Anfang 2011 die Firma SBB Cargo International für den alpenquerenden Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien zu gründen. Die eigenständige Gesellschaft beschränkt sich auf den Transport von Ganzzügen und Zügen des Kombinierten Verkehrs mit dem Ziel, dank schlanker Strukturen kostengünstig zu produzieren. Mit diesen Verkehren – insbesondere mit dem Transport von Containern und Wechselbehältern – konzentriert sich die neue Gesellschaft auf die Rolle als Traktionärin im Nord-Süd-Korridor zwischen den Nordseehäfen und Norditalien.

SBB Cargo AG konzentriert sich künftig auf den Binnenverkehr in der Schweiz und im Verbund mit anderen Güterbahnen auf den Transport von Import- und Exportsendungen. Ziel ist es, diese Verkehre vermehrt auf Branchen und Grosskunden auszurichten und damit die Nähe zum Markt zu stärken. Schritt für Schritt optimiert SBB Cargo das Angebot, um mit standardisierten Produkten eine transparente Kostenstruktur zu schaffen. Nur wenn es gelingt, alle Ressourcen richtig zu dimensionieren und optimal auszulasten, können die Kosten gedeckt und ein Profit zur Deckung der nötigen Neuinvestitionen erwirtschaftet werden.

Zusammen mit sechs Güterbahnen aus Deutschland, Österreich, Belgien, Luxemburg, Tschechien und Schweden gründete SBB Cargo 2010 zudem die Allianz Xrail mit dem Ziel, den internationalen Wagenladungsverkehr noch kundenfreundlicher und effizienter zu erbringen. Damit stärken die Bahnen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Güterverkehrsgeschäft.

Stärkung des internationalen Personenverkehrs.

Im internationalen Personenverkehr mit den Nachbarländern kommt der Bahn eine wachsende Bedeutung zu. Die Erfolge im TGV-Verkehr zwischen der Schweiz und Paris weisen den Weg. Diese Potenziale wollen wir zur Stärkung der Marktposi-

tion der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern ausschöpfen. Mit der voraussichtlich 2016 realisierten durchgehenden Elektrifizierung der Bahnverbindung zwischen Zürich und München verkürzt sich die Reisezeit um 40 Minuten, die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels rückt Mailand um fast eine Stunde näher an die Nordschweiz.

Mit der Unterzeichnung eines Memorandums of Understanding unterstrichen die SBB und die Deutsche Bahn DB ihre Absicht, den internationalen Personenverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland gemeinsam voranzutreiben. Mit der Gründung einer gemeinsamen Tochtergesellschaft mit Sitz in der Schweiz soll der erwartete Verkehrszuwachs gezielt vermarktet werden. Die SBB soll 60% des Aktienkapitals der neuen Gesellschaft halten. Für den per Ende 2014 angepeilten grenzüberschreitenden Angebotsausbau ist eine moderne und deutlich grössere Fahrzeugflotte erforderlich. Auch soll dem Bedürfnis der SBB Kundinnen und Kunden entsprochen werden, künftig im Verkehr mit Deutschland wieder vermehrt SBB Züge einzusetzen, was entsprechende Investitionen der SBB nach sich zieht.

Im internationalen Personenverkehr mit Italien wurde der Verkehr nach den ungenügenden Leistungen der Vorjahre und der Auflösung der gemeinsamen Betriebsgesellschaft Cisalpino per Ende 2009 erstmals wieder im Routemanagement geführt. Zwar waren Fortschritte bei der Qualität feststellbar. Insgesamt waren die Verkehre aber trotz grossen Investitionen noch immer zu wenig stabil und entsprachen nicht den SBB Qualitätsstandards. Einerseits war die Pannenanfälligkeit der ETR-470-Fahrzeuge noch immer überdurchschnittlich hoch. Andererseits fehlt den Fahrzeugen der neuen ETR-610-Generation die amtliche Zulassung für den Einsatz der Neigetechnik. Seit Dezember 2010 verkehrt zwar ein Zugpaar des Typs ETR 610 von Basel via Luzern über den Gotthard. Da die eingebaute Neigetechnik aber nicht eingesetzt werden kann, verlängern sich die im Fahrplan vorgesehenen Fahrzeiten. Demgegenüber hat sich die Situation auf der Lötschbergachse und entlang des Genfersees verbessert.

Finanzierungsfrage steht im Zentrum.

Bei den vielen Kontakten mit Vertretern von Bund und Kantonen, von Politik und Wirtschaft, mit Kunden und Mitarbeitenden kam das Gespräch im letzten Jahr immer wieder auf ein Thema: die Frage der Finanzierung der Leistungen des Öffentlichen Verkehrs und insbesondere der SBB für die Menschen in diesem Land. Erfreulicherweise zeigten praktisch all diese Gespräche, dass die Verdienste einer leistungsfähigen Infrastruktur und

namentlich der SBB weitherum anerkannt und unbestritten sind. Die politische Frage, die sich stellt, ist nicht, ob, sondern wie künftig noch vermehrt finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden können für den Öffentlichen Verkehr.

Wir begrüßen es, dass die Politik der Frage künftiger Finanzierungsmodelle auf den Grund geht und alle Möglichkeiten auslotet. Die vom Bundesrat im Januar 2011 präsentierten Grundsatzbeschlüsse zur künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen weisen den richtigen Weg.

Wegen ungenügenden Zustands der Fahrbahn mussten 2010 auf dem SBB Netz insgesamt 60 Langsamfahrstellen (2009: 34) eingerichtet werden. Die Zahl solcher Langsamfahrstellen steigt seit Jahren deutlich an und wird in den kommenden Jahren – namentlich aufgrund des wachsenden Nachholbedarfs beim Infrastrukturunterhalt bis 2013 in der Höhe von CHF 3 Mia. – noch weiter zunehmen. Dies führt für unsere Kundinnen und Kunden tendenziell zu mehr Verspätungen. Denn durch die Langsamfahrstellen werden die Pünktlichkeit der Züge und die Stabilität des Fahrplans zusätzlich strapaziert. Dass trotz der immer höheren Auslastung des SBB Netzes und trotz der wachsenden Zahl von Langsamfahrstellen die Pünktlichkeit der Züge im internationalen Vergleich nach wie vor auf Topniveau liegt, zeugt von der Leistungsfähigkeit des Unternehmens und der hohen Kompetenz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für eine nachhaltige weitere Verbesserung der Pünktlichkeit ist eine deutliche Reduktion der Langsamfahrstellen aber unerlässlich.

Neue Leistungsvereinbarung.

SBB und Bund schlossen im Berichtsjahr die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2011/2012 ab. Die Vereinbarung trägt dem ausgewiesenen Mehrbedarf für den Unterhalt des Bahnnetzes Rechnung. Die in der Leistungsvereinbarung zu diesem Zweck vorgesehenen Mittel wurden um jährlich CHF 160 Mio. aufgestockt. Zudem erhöhten die eidgenössischen Räte den Zahlungsrahmen um weitere CHF 140 Mio. für die Beseitigung der dringendsten Engpässe im SBB Netz und zur Realisierung notwendiger Kapazitäts- und Stabilisierungsmassnahmen. Dank dieser Mittel werden die Kundinnen und Kunden von noch pünktlicheren Zügen, einem grösseren Sitzplatzangebot und mehr Umschlagkapazitäten im Güterverkehr profitieren.

Nachhaltigkeit.

Die SBB erbringt in vielfacher Hinsicht gewichtige Beiträge an die nachhaltige Entwicklung der Schweiz. Davon profitieren Bevölkerung und Wirtschaft, Kunden und Mitarbeiter, Umwelt

und Natur. Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und soziale Verantwortung sind die drei zentralen Dimensionen einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Unternehmensstrategie. Die SBB steuert ihre Nachhaltigkeitsleistung über die neun Konzernziele. Die Strategien der einzelnen Geschäftsbereiche orientieren sich an den Werten der Nachhaltigkeit mit dem Ziel, einen dauerhaften wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen.

Die SBB entwickelte 2010 ihre Nachhaltigkeitsstrategie und verstärkte ihr Engagement für eine nachhaltige Entwicklung. Im Rahmen strategischer Topprogramme wurden Grundlagen erarbeitet und Prozesse implementiert, um die mittelfristige Planung einer nachhaltigen Entwicklung des Unternehmens abzusichern. Auf Konzernstufe führten wir ein Umweltmanagementsystem ein und liessen es nach ISO 14001 zertifizieren. Die laufenden Energiespar- und Klimaschutzprogramme sind auf Zielkurs: Die Einsparwirkung beider Programme konnte gesteigert werden.

Neuer Gesamtarbeitsvertrag (GAV).

Die SBB einigte sich im Berichtsjahr nach intensiven Verhandlungen mit den Sozialpartnern auf einen neuen GAV. Im Zentrum stand die Aushandlung eines neuen Vergütungssystems, das den heutigen Bedürfnissen Rechnung trägt. Der GAV 2011 mit dem neuen Lohnsystem tritt Mitte 2011 in Kraft. Er gilt bis Ende 2014.

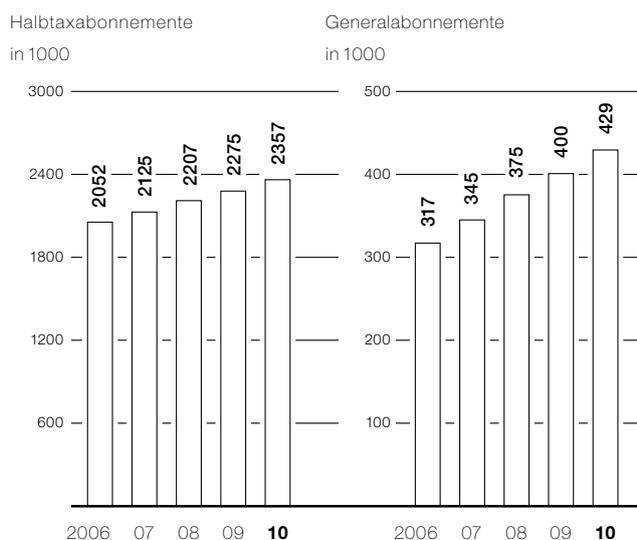
Damit erhalten die Mitarbeitenden ein zeitgemässes Lohnsystem, das wohl schweizweit zu den fortschrittlichsten gehört. Der neue GAV ermöglicht es, den spezifischen Anforderungen einer betreffenden Funktion präzise Rechnung zu tragen und die individuelle Leistung der einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gezielt zu honorieren. Gleichzeitig kann die SBB damit auch deutlich flexibler den Gegebenheiten des relevanten Arbeitsmarktes entsprechen. Zudem schafft das neue Lohnsystem unternehmensweite Transparenz und Lohngerechtigkeit.

Es wird auch sichergestellt, dass aufgrund des Systemwechsels niemand eine Lohneinbusse erfährt. Der Übergang zu marktgerechten Löhnen erfolgt schrittweise auf der Basis der natürlichen Fluktuation.

2010 im Personenverkehr.

Während die Verkehrsleistung um 5 % auf 17 513 Millionen Personenkilometer gestiegen ist, nahm der Verkehrsertrag im Personenverkehr nur um 4,2 % zu. Ausschlaggebend dafür ist das

Entwicklung Halbtax und GA



Wachstum bei den Pauschalfahrausweisen – insbesondere beim GA. Durch die Zunahme an GA-Kunden steigt jener Anteil an Personenkilometern, die mit Fahrausweisen gefahren werden, die einen unterdurchschnittlichen Ertrag liefern. Der Ertrag pro Personenkilometer insgesamt lag in den letzten beiden Jahren bei tiefen 15,9 Rappen, was die Gesamtertragskraft der SBB nachhaltig schmälert. Ende Jahr befanden sich 428 611 GA im Umlauf (2009: 400 277). Bei den Halbtax-Abos waren es 2 357 338 Abos (2009: 2 275 077). Immer mehr Kundinnen und Kunden kaufen ihr Billett im Online Ticket Shop, per Mobiltelefon und an den Ticketautomaten. Der Anteil der in Selbstbedienung verkauften Tickets belief sich 2010 auf 67,9 % (2009: 66,6 %).

Während unsere SBB Züge in den Spitzenzeiten auf zahlreichen Strecken voll ausgelastet waren und nicht genügend freie Sitzplätze angeboten werden konnten, stieg die durchschnittliche Auslastung der Züge im ganzen Tagesverlauf moderat. Im Fernverkehr lag sie 2010 bei 31,9 % (2009: 30,7 %) und im Regionalverkehr gar nur bei 19,5 % (18,9 %).

Seit 2006 besteht zwischen SBB und Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) eine Bonus-Malus-Vereinbarung. Bewertet werden die Leistungen der SBB im Zürcher S-Bahn-Netz bezüglich Servicequalität, Pünktlichkeit, Information im Störfall sowie der Sauberkeit von Zügen und Bahnhöfen. Hatte 2009 für die SBB ein Bonus resultiert, gab es diesmal trotz insgesamt guter

Pünktlichkeit einen Malus von CHF 617 000 – dies namentlich wegen der in den Augen unserer Kunden noch immer ungenügenden Information im Störfall.

Auch im Berichtsjahr leisteten die Mitarbeitenden von Personenverkehr und Infrastruktur rund um zahlreiche Grossanlässe grosse Zusatzanstrengungen: So fuhren etwa im August 140 000 Personen mit dem Zug zum Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest nach Frauenfeld. Der Freizeitverkehr auf der Schiene ist für die SBB von grosser Bedeutung: 47,6 % der auf dem SBB Netz zurückgelegten Personenkilometer entfielen 2010 auf Freizeitreisende (2009: 48,7 %).

Die SBB engagiert sich dafür, Menschen mit Behinderungen das Reisen zu erleichtern. Im Berichtsjahr entwickelten SBB Fachleute in enger Zusammenarbeit mit der Stiftung für behindertengerechte Technologienutzung «Zugang für alle» eine Lösung, um für blinde und sehbehinderte Menschen die Fahrplanauskunft per Internet zu erleichtern. Neu erscheint die abgerufene Verbindungsauskunft nicht mehr als Tabelle, sondern in Textform. Damit ist die Information auch für sogenannte Screen-Reader, die den Bildschirmtext in gelesene Sprache umwandeln, erkennbar.

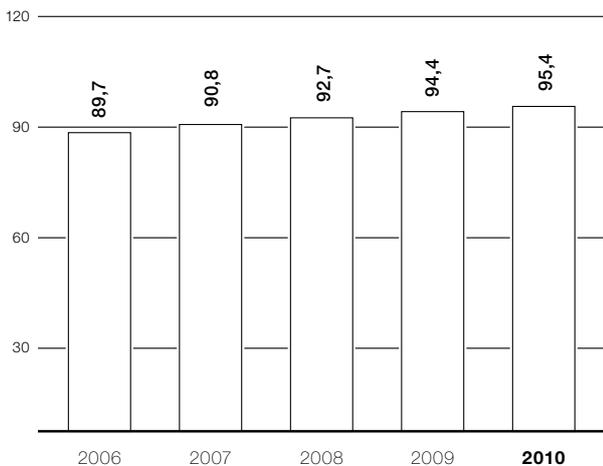
2010 im Güterverkehr.

Das Güterverkehrsgeschäft der SBB ist trotz tief greifender Sanierungsanstrengungen nach wie vor defizitär. Weitere Sanierungsschritte namentlich im Wagenladungsverkehr sind nötig, damit ein ausgeglichenes Ergebnis möglich wird.

Im Vergleich zum internationalen Geschäft spürte SBB Cargo den schleppenden Konjunkturverlauf der massgebenden schweizerischen Wirtschaft: Insbesondere die Binnenerkehre verzeichneten im Jahr 2010 stagnierende Zahlen. Der Einfluss der negativen Wirtschaftslage von 2009 wirkte sich unterschiedlich auf die Branchen aus. Namentlich im Kombinierten Verkehr und bei Transporten für die Stahlindustrie und die Chemie legte SBB Cargo aufgrund der konjunkturellen Erholung deutlich zu. Die Verkehre der Baubranche stagnierten hingegen, und die Verkehrsleistungen in den Postverkehren sowie im Handel waren gar leicht rückläufig. Die Zuckerrübentransporte gingen aufgrund der geringeren Ernte 2010 ebenfalls leicht zurück.

Im internationalen Kombinierten Verkehr führte der Konjunkturaufschwung hingegen zu einem deutlichen Verkehrswachstum von 12,5 %. Insgesamt steigerte der Geschäftsbereich International die Nettotonnenkilometer gar um 15,4 %. Insbesondere

Züge pro Kilometer Schiene und Tag



der tiefe Eurokurs neutralisierte jedoch die positive Verkehrsentwicklung und bewirkte einen gegenüber dem Vorjahr nahezu unveränderten Transporterlös.

Die Reorganisation von Trenitalia und der damit verbundene Rückzug aus dem Wagenladungsverkehr erschwerten den Verkehr mit Italien und führten zu einem Rückgang des Güterverkehrs auf der Schiene. Auch SBB Cargo war betroffen.

Die betriebliche Pünktlichkeit von SBB Cargo-Zügen in der Schweiz wurde um 3,8 % auf 98,2 % gesteigert (2009: 94,4 %)². Die Pünktlichkeit der internationalen Züge ist nach wie vor unbefriedigend. Hier sind die Möglichkeiten der SBB begrenzt.

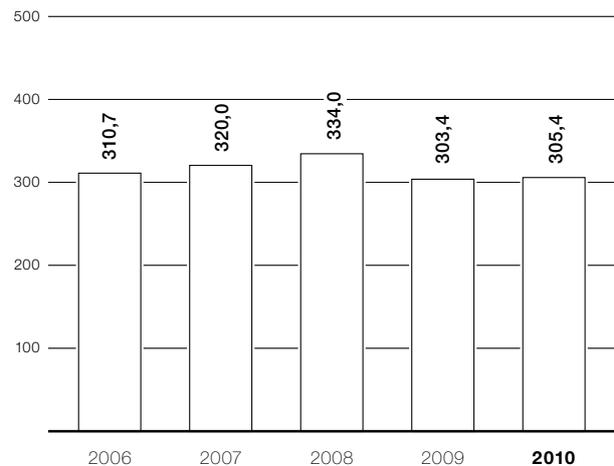
In den beiden Vorjahren waren im Hinblick auf die Wirtschaftskrise vorausschauend die Kapazitäten frühzeitig reduziert worden im Sinn einer kostenoptimierten Produktion. Der rasche Wiederaufschwung der Konjunktur im internationalen Geschäft führte vorübergehend zu Ressourcenengpässen bei Lokpersonal und Lokomotiven. Dank flexibler Disposition gelang es, die Ressourcen rasch an die Kundenbedürfnisse anzupassen.

2010 bei Immobilien.

Immobilien kommt innerhalb der SBB eine zentrale Bedeutung zu. Unternehmen, Kunden, Steuerzahler und Mitarbeitende profitieren vom Geschäftserfolg im Immobilienbereich. Aus dem im Immobiliengeschäft erwirtschafteten Gewinn flossen auch

Entwicklung Mieterträge Dritte

in Mio. CHF



2010 Zins- und Amortisationsleistungen für die Sanierung der PK SBB im Umfang von CHF 79,2 Mio. (2009: CHF 196,3 Mio.) sowie Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur von insgesamt CHF 150 Mio. Damit wird die öffentliche Hand bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur entlastet. Mit dem Verkauf von nicht betriebsnotwendigen Immobilien leistet die SBB zudem einen wichtigen Beitrag gegen die weitere Zunahme der Unternehmensverschuldung.

Auch 2010 waren die Mieterträge sowie die Erlöse aus den Verkäufen die Ertragspfeiler. Die Mieterträge beliefen sich auf CHF 305,4 Mio. (2009: CHF 303,4 Mio.). Der Erfolg aus der Veräusserung der Liegenschaften betrug CHF 83,5 Mio. (2009: CHF 239,3 Mio.).

Die kommerziellen Mieter in den 32 grössten Bahnhöfen erzielten 2010 in ihren Detailhandelsgeschäften und Gastronomiebetrieben einen im Vergleich zum Vorjahr leicht höheren Umsatz (1,7 %). Allerdings lag der Umsatz der Geschäfte in den neun SBB RailCity-Bahnhöfen mit CHF 1086,4 Mio. leicht unter dem Vorjahreswert (CHF 1091,3 Mio.). Ursache waren einschneidende Massnahmen im Zusammenhang mit Bauarbeiten in den Bahnhöfen von Genf und Zürich.

Im Bestreben, die Bahnhöfe im Einklang mit den Kundenbedürfnissen weiterzuentwickeln, konnte die SBB 2010 nach Umbauten gleich in drei wichtigen Bahnhöfen die Neu- bzw. Wie-

² Im Güterverkehr bemisst sich die Pünktlichkeit mit einer 30-Minuten-Toleranz: Güterzüge mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten gelten gemäss internationalem Standard als pünktlich.

dereröffnung feiern: in Aarau, Biel und Olten. Daneben wurden im Berichtsjahr in rund einem Dutzend kleineren Bahnhöfen Umbauten und Erneuerungsarbeiten erfolgreich abgeschlossen.

Die Umgebungen rund um unsere Bahnhöfe sind Teil des Bahnhofensembles, in dem sich die Kundinnen und Kunden wohlfühlen sollen. Im Umfeld der Bahnhöfe entwickelt die SBB rund 80 grosse Areale für eine nachhaltige neue Nutzung. Dabei arbeiten wir eng mit Vertretern von Gemeinden, Städten und Kantonen zusammen, um den städtebaulichen Anliegen Rechnung zu tragen. Bei verschiedenen Projekten wurden Meilensteine erreicht, etwa bei Zürich Europaallee, Südpark Basel, Neuchâtel TransEurope und in Locarno Muralto.

In Bern Wankdorf und in Zürich Altstetten werden bis 2014 grosse Neubauprojekte realisiert für die Zusammenlegung verschiedener Dienste der SBB. Dadurch verbessern wir die Arbeitsplatzqualität für Hunderte von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Gleichzeitig werden dank dieser Projekte in beiden Städten an zentraler Lage zahlreiche Liegenschaften frei, was längerfristig zu Einsparungen bzw. Mehreinnahmen führt.

2010 bei der Infrastruktur.

Für den Substanzerhalt und die Erneuerung der Bahninfrastruktur braucht es künftig jährlich zusätzliche Mittel von mehreren hundert Millionen Franken. 2010 konnten wir gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr einige Schritte in die Wege leiten, um möglichst rasch tragfähige Finanzierungslösungen zu finden. Mit dem Abbau von Verwaltungsstellen erreichte SBB Infrastruktur bereits eine namhafte Effizienzsteigerung. Bis 2016 werden wir bei Infrastruktur schrittweise Massnahmen realisieren, die zu wiederkehrenden Kosteneinsparungen von jährlich mehr als CHF 200 Mio. führen.

Die Optimierung des Anlagenmanagements ist seit 2010 im Gang. Diese erlaubt es, die Erkenntnisse des Netzaudits jährlich zu aktualisieren. Im Mai 2011 soll ein erster Bericht vorliegen. Dank der präziseren Planung können die verfügbaren Ressourcen noch besser eingesetzt werden.

Im Geschäftsfeld Netz fiel das Jahresergebnis mit CHF –31,4 Mio. negativ aus (2009: CHF –23,7 Mio.). Insbesondere die Mehraufwendungen für den Substanzerhalt fielen hier ins Gewicht. Mit der Inbetriebnahme der neuen Betriebszentralen in Lausanne und Zürich unternahm die SBB 2010 einen grossen Schritt zur Fernsteuerung des Bahnverkehrs. Ab 2015 werden sämtliche Züge auf dem SBB Netz aus insgesamt vier Betriebs-

zentralen (Lausanne, Zürich, Olten und Poleggio) gesteuert werden.

Im Zusammenhang mit ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) wurden im Berichtsjahr 63 Projekte des ersten Umsetzungsschrittes mit Studien und Vorprojekten weiter vertieft. Ende 2011 sollte die erste Umsetzungsvereinbarung ZEB mit einem ersten Projektpaket vom Bundesrat verabschiedet werden können, damit 2012 die ersten Spatenstiche erfolgen können.

Im Geschäftsfeld Energie konnte ein Gewinn von CHF 36,3 Mio. erzielt werden (2009: CHF 17,2 Mio.). Das gute Resultat wurde durch die Preisentwicklung an den Strommärkten begünstigt.

Mit den Kantonen Tessin und Wallis unterzeichnete die SBB 2010 Grundsatzvereinbarungen über die Erneuerung der Wasserkonzession. Damit ist der Grundstein gelegt, dass die Züge der SBB auch in der Zukunft zu über 70 % mit Energie aus Wasserkraft verkehren können. Die Konzession für das Etzelwerk im Kanton Schwyz steht noch aus.

Kein anderes Bahnnetz weltweit wird gleich intensiv genutzt wie jenes der SBB. Im Berichtsjahr nahm die Nutzung noch einmal zu: Pro Kilometer Schiene und Tag verkehrten durchschnittlich 95,4 Züge, 1,1 % mehr als im Vorjahr (94,4).

Dank an die Mitarbeitenden.

Menschen für Menschen: 28 143 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter³ arbeiteten 2010 für die SBB und ihre Kunden. Dass die SBB im zurückliegenden Geschäftsjahr insgesamt derart gute Resultate erzielen konnte, ist das Verdienst all dieser Mitarbeitenden. Mit ihrer guten Arbeit, grossem Einsatz und hoher Kompetenz engagieren sie sich dafür, dass sich unsere Kundinnen und Kunden wohl und gut aufgehoben fühlen. Und dass sie gut ankommen.

Verwaltungsrat und Konzernleitung danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die grosse Arbeit, die sie auch 2010 für das Unternehmen, für die täglich 951 000 Reisenden und für alle anderen Kunden geleistet haben. Der Erfolg der SBB ist der Erfolg der Mitarbeitenden.

³ Durchschnittliche Zahl der 2010 bei der SBB Beschäftigten umgerechnet auf Vollzeitstellen.



Giulia, 12, und Matteo, 13, Airolo

«Wird es mal keinen
Stau mehr am Gotthard
geben?»

Ob irgendwann die Zeit kommen wird, in der sich zu Ostern die Autos nicht mehr stauen am Gotthard, ist offen. Gewiss ist jedoch, dass es schon bald noch einfacher und komfortabler wird, mit der Bahn in den Süden zu reisen. Denn mit dem neuen Gotthard-Basistunnel werden die Kundinnen und Kunden der SBB künftig eine Stunde schneller in Mailand sein. Natürlich ohne Stau.

Die SBB genießt weltweit grosses Ansehen für ihre hohe Leistungsfähigkeit. Keine andere Bahn nutzt ihr Schienennetz so intensiv, nirgends wird häufiger Zug gefahren als in der Schweiz. Vom Ausbau der Nord-Süd-Achse durch die Schweizer Alpen profitiert letztlich nicht nur ganz Europa, sondern vor allem auch die Natur. Je mehr Kapazität auf der Schiene, desto grösser die Entlastung der Umwelt.



Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt

Nachhaltigkeit bestimmt die Unternehmensstrategie.

In keinem anderen Land der Welt wird häufiger Bahn gefahren als in der Schweiz. 951 000 Menschen nutzen jeden Tag die SBB. Um unser Angebot den Kundenbedürfnissen entsprechend weiterentwickeln zu können, sind wir auf den permanenten Dialog mit unseren Kundinnen und Kunden angewiesen. Für viele Menschen ist die SBB aber weit mehr als ein modernes und leistungsfähiges Bahnunternehmen. Auch als Arbeit- und Auftraggeberin sowie als Garantin für den sorgfältigen und nachhaltigen Umgang mit Umwelt und Ressourcen kommt unserem Unternehmen eine Führungs- und Vorbildfunktion zu. Eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie hilft uns dabei.

Nachhaltigkeit bedeutet für die SBB wirtschaftliche, ökologische und soziale Verantwortung. Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft sind die drei Dimensionen für den nachhaltigen Erfolg eines Unternehmens und bedeuten für uns darüber hinaus die Chance, der Bevölkerung und der Wirtschaft in diesem Land langfristigen Nutzen zu verschaffen.

Wir suchen den engen Kontakt und den Dialog zu unseren Kundinnen und Kunden. Wir wollen wissen, was sie von «ihrer» SBB erwarten und wie sie unsere täglichen Leistungen erfahren.

Als grösstes Transportunternehmen der Schweiz nehmen wir unsere Verantwortung wahr. Im Jahre 2010 hat sich die SBB einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie verpflichtet: Sie will einen dauerhaften Mehrwert für die Kunden, das Unternehmen, die Umwelt und die Gesellschaft schaffen.

Die SBB steuert ihre Nachhaltigkeitsleistung über neun Konzernziele, die im Zusammenspiel die drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft umfassend abdecken. Dabei haben wir uns im Bereich Umwelt bis 2015 anspruchsvolle Teilziele gesetzt. So wollen wir unter anderem

- den Umweltvorteil der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern zumindest halten und die Umwelleistung steigern,
- die umweltbezogenen Kosten und Risiken weiter reduzieren,
- den Umweltvorteil am Markt noch stärker nutzen und damit zur Verkehrsverlagerung beitragen sowie
- die systematische Verbesserung der Umwelleistung im ganzen Unternehmen sicherstellen.

Gesellschaftliche Trends als Herausforderung und Chance.

Die Nachfrage nach Mobilität von Menschen und Gütern wächst stetig. Gleichzeitig steigen die Ansprüche von Wirtschaft und Bevölkerung. Transportdienstleistungen müssen bezahlbar, komfortabel und umweltfreundlich erbracht werden. Als grundlegende Herausforderung stellt sich die Aufgabe, eine wachsende Mobilität so zu gestalten, dass sie nicht auf Kosten der Umwelt und späterer Generationen erfolgt. Hier zeigt sich eine grosse Chance für die SBB, Mobilität und Nachhaltigkeit harmonisch weiterzuentwickeln.

Der Geschäftsauftrag der SBB unterstreicht die grosse Verantwortung des Unternehmens für eine nachhaltige Entwicklung: Die SBB bietet attraktive, preiswerte und umweltfreundliche Mobilitätslösungen für Menschen und Güter primär auf der Schiene. Die SBB erbringt ihre Leistungen freundlich, sicher,

sauber und pünktlich und übernimmt damit eine Qualitätsführerschaft in Europa. Die SBB handelt konsequent unternehmerisch und erzielt einen angemessenen Gewinn. Die SBB leistet einen Beitrag zur integrierten Mobilität über einen attraktiven und einfachen Zugang zur Bahn. Und die SBB ist eine fortschrittliche und sozialverantwortliche Arbeitgeberin mit attraktiven Arbeitsplätzen.

Die SBB lebt Nachhaltigkeit tagtäglich.

Die Leistungen der SBB sind wichtig für die Menschen in der Schweiz, für Wirtschaft und Gesellschaft, für die Natur, für unsere Kinder und für die nachfolgenden Generationen: 951 000 Menschen reisen täglich mit der SBB. Gleichzeitig transportiert sie jeden Tag rund 200 000 Tonnen Güter. Die SBB betreibt das weltweit am besten genutzte Bahnnetz. In keinem anderen Land der Welt fahren Menschen häufiger mit der Bahn als bei uns. Die SBB verbindet die Schweiz und ihre Regionen mit einem engmaschigen Netz und einem umfassenden Verkehrsangebot und fördert so die Entwicklung von Städten und Regionen auch ausserhalb der urbanen Zentren. Die SBB schafft Arbeitsplätze und Beschäftigung im ganzen Land. Und die SBB trägt Sorge zur Umwelt und hilft aktiv mit, die negative Belastung für Mensch und Umwelt zu minimieren.

Die neun Konzernziele.



Kundenzufriedenheit

Kunden und Politik erwarten von der SBB Qualität. Dazu gehören attraktive, preiswerte und umweltfreundliche Mobilitätslösungen. Ferner sollen die Leistungen freundlich, sicher, sauber und pünktlich erbracht werden. Ziele, deren Erreichung wegen der steigenden Anzahl Kunden immer schwieriger wird. Damit die SBB weiss, ob sie den Kundenbedürfnissen gerecht wird, führt sie regelmässige Befragungen durch. Bei Kunden aus dem Personen- und Güterverkehr, aber auch bei den Kantonen.



Konzernimage

Die SBB steht in der Schweiz und im Ausland für Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Komfort. Dieses gute Image ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der SBB. Die SBB benötigt die Wertschätzung von Kundinnen und Kunden, Stimmbürgern, Politik und Kantonen, um profitabel zu wirtschaften und ihre Herausforderungen erfolgreich zu meistern.



Personalszufriedenheit

Zufriedene, motivierte Mitarbeitende bestimmen die Qualität eines Services oder eines Produkts und sind somit Voraussetzung für zufriedene Kunden. Bei einem Dienstleistungsunternehmen wie der SBB sind zufriedene Mitarbeitende der Schlüssel zum Erfolg.



Kundenpünktlichkeit

Pünktlichkeit ist ein Gütezeichen. Und mehr als das: Sie ist das zentrale Qualitätsmerkmal der Bahn. Was zählt ein blitzblanker Wagen oder eine perfekte Lautsprecherdurchsage, wenn Kunden wegen einer Verspätung den Anschlusszug oder einen Termin verpassen? Pünktlichkeit setzen sie bei der SBB ganz einfach voraus. Seit zwei Jahren misst die SBB die Pünktlichkeit genau so, wie sie die Kundinnen und Kunden erleben. Sie rechnet mit ein, wie viele Passagiere im Zug sitzen. Und auch, wie viele wegen einer Verspätung von Anschlussbrüchen betroffen sind.



Sicherheit

Menschen und Güter sicher an ihr Ziel zu bringen, das ist ein Qualitätsmerkmal der SBB. Das erwartet der Bund als Eigner, und auch die SBB selbst hat sich die Sicherheit als Topziel gesteckt. Kunden und Mitarbeitende sollen der SBB vertrauen können. Die Berechnung des jährlichen Sicherheitswertes erfolgt aufgrund Arbeits-, Rangier- und Zugunfälle aller Divisionen.



Jahresergebnis

Das Bahnsystem ist teuer. Die grössten Aufwände fliesen in den Substanzerhalt und den Ausbau der Infrastruktur, den Ausbau der Bahnhöfe, die Modernisierung des Rollmaterials, Personalkosten sowie Sicherheits- und Qualitätsverbesserungen. Auf der Einnahmeseite steuern neben dem Bund der Personenverkehr und Immobilien wesentliche Beiträge bei.



Free Cash Flow

Vereinfacht gesagt ist der Free Cash Flow jener Betrag, der von den erwirtschafteten Mitteln übrig bleibt, nachdem die SBB die Ausgaben für das operative Geschäft und die Investitionen bezahlt hat. Er gibt Auskunft darüber, ob ein Unternehmen seine Investitionen selbst finanzieren kann. Ein negativer Free Cash Flow bedeutet, dass am Ende des Jahres Geld in der Kasse fehlt, um die Investitionen aus eigener Kraft zu finanzieren. Dadurch muss das Unternehmen Geld aufnehmen, und die Verschuldung steigt entsprechend.



Wettbewerbsposition/Marktanteil

Wie attraktiv sind die Dienstleistungen der SBB im Vergleich zur Konkurrenz? Stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis? Ihre Wettbewerbsposition misst die SBB in vier Bereichen: im nationalen und im internationalen Personenverkehr, im Güterverkehr sowie im Bereich Mieterträge bei Immobilien. Ziel ist es, Marktanteile zu stärken, wobei Wachstum immer wirtschaftlich sinnvoll gestaltet sein muss. Im internationalen Personenverkehr geschieht dies etwa durch Kooperation mit der DB und SNCF, während Cargo mit einer Terminal-Strategie auf den Kombinierten Verkehr setzt.



Ökologische Nachhaltigkeit

Wer mit der Bahn unterwegs ist, fährt pünktlich, sicher und schont die Umwelt. Zugreisende verbrauchen rund viermal weniger Energie als im Auto und verursachen 20-mal geringere CO₂-Emissionen. Mit der gleichen Energiemenge wie vor 20 Jahren transportiert die SBB heute rund einen Drittel mehr Güter und Personen und verwendet dabei einen umweltfreundlichen Energiemix. Zudem hat sie in den vergangenen Jahren den Lärm ihrer Flotte reduziert, Altlasten beseitigt und fährt auch mit ihren Dieselfahrzeugen schadstoffarm.



Weitere Informationen unter: www.sbb.ch/geschaeftsbericht

Unsere Kunden sollen sich bei uns wohlfühlen.

Unsere Kundinnen und Kunden sollen sich bei der SBB wohlfühlen: gut aufgehoben sein und gut ankommen. Um zu wissen, was sie bewegt, befragen wir jedes Jahr 20 000 Reisende. Und holen die Meinung unserer Kunden von SBB Cargo und Immobilien ein – stets auf der Suche nach möglichen Verbesserungen.

Der Dialog mit unseren Kunden liegt uns am Herzen. Nur wenn wir wissen, wie unsere Kundinnen und Kunden die Leistungen und den Service der SBB erfahren und bewerten, können wir uns verbessern und unser Angebot noch besser auf die Bedürfnisse der Kunden ausrichten. Die SBB unternimmt deshalb viel, um die Meinung der Kundinnen und Kunden zu kennen. Wir arbeiten in Kundenbeirat und Kundenboard mit unseren Kundinnen und Kunden im Personen- und Güterverkehr gemeinsam an neuen Ideen und Lösungen. Und wir setzen auf dem SBB Netz 20 Testkunden ein, die das Angebot und den Service der SBB kritisch nach Schwachstellen untersuchen. So beurteilen diese Testkunden Aufenthaltsqualität und Kundeninformation am Bahnhof und in den Zügen nach klar definierten Kriterien. Aus diesen Erkenntnissen leiten wir zusätzliche Massnahmen ab.

Kundeninfo und Wahrnehmung der Pünktlichkeit besser.

Die kontinuierliche Erhebung Personenverkehr (KEP) misst seit 1983 die Mobilität und Zufriedenheit der Schweizerinnen und Schweizer mit der SBB. Jeden Monat befragt das Marktforschungsinstitut Link in unserem Auftrag telefonisch fast 2000 Personen.

Die Resultate dieser Befragungen fielen 2010 erfreulich aus: Die Gesamtzufriedenheit der befragten Kundinnen und Kunden verbesserte sich auf hohem Niveau und lag mit 75,9 von 100 möglichen Punkten über dem Vorjahreswert (75,6). Die oft kritisierte Fahrgastinformation erreichte im Berichtsjahr mit 79,9 Punkten gar ein neues Rekordhoch (2009: 79,4). Die Reisenden beurteilten insbesondere die Information im Störfall mit 70,7 Punkten besser (2009: 69,8 Punkten). Unsere Anstrengungen für eine zeitnahe aktive Kundeninformation scheinen sich also auszuzahlen.

Auch das allgemeine Wohlbefinden der Reisenden konnte gesteigert werden und verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Punkte auf 72,0 Punkte. Hingegen waren die Kunden 2010 mit der Sitzplatzverfügbarkeit weniger zufrieden. Dies

überrascht angesichts der in den Hauptreisezeiten hohen Auslastung unserer Züge nicht: In diesen Spitzenzeiten, die 25 % der Betriebszeit ausmachen, befördern wir täglich rund 50 % der Fahrgäste. Im gesamten Tagesverlauf hingegen beläuft sich die durchschnittliche Auslastung der Züge im Fernverkehr auf lediglich 31,9 % und im Regionalverkehr gar nur auf 19,5 %.

Im Urteil der Kunden besser als im Vorjahr schneidet hingegen der Bereich Angebot/Leistung ab. Der entsprechende Zufriedenheitswert hat sich mit 73,7 Punkten um 0,2 Punkte verbessert. Namentlich die Pünktlichkeit unserer Züge wurde im Berichtsjahr von den Reisenden um 0,8 Punkte besser beurteilt.

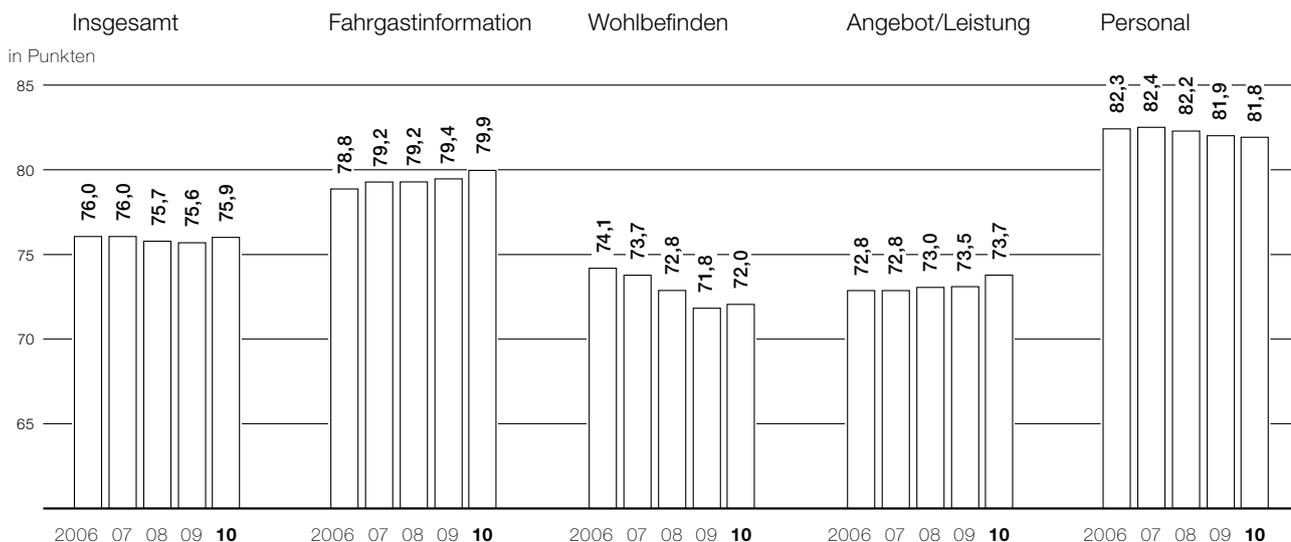
Praktisch unverändert gut bewerten die Kundinnen und Kunden die Freundlichkeit und Kompetenz des SBB Personals. Der entsprechende Wert liegt mit 81,8 Punkten auf überaus hohem Niveau und damit lediglich 0,1 Punkt unter dem Vorjahreswert.

41 000 Kundenreaktionen.

Was die Kundinnen und Kunden 2010 freut und ärgert, erfährt der Kundendienst der SBB aus erster Hand. Im vergangenen Jahr gingen bei unserem Kundendienst insgesamt 41 000 schriftliche Kundenreaktionen ein. Das sind 1000 Reaktionen weniger als 2009.

Hinzu kamen über 20 000 Anträge, mit denen Reisende wegen grosser Verspätungen Rückerstattungsforderungen stellten. Das EU-Fahrgastrecht sieht vor, dass im internationalen Personenverkehr bei Verspätungen von über einer Stunde die Reisenden Anspruch auf eine Rückerstattung von 25 % des Fahrpreises, bei Verspätungen von über zwei Stunden von 50 % des Fahrpreises haben. Aufgrund der per 2010 verschärften EU-Bestimmungen bearbeitete der SBB Kundendienst mehr als doppelt so viele Rückerstattungsanträge (2009 waren es noch knapp 8000 gewesen). Wir gehen davon aus, dass dieser Trend anhalten wird, da sich die Fahrgäste zuerst mit den neuen Fahrgastrechten der EU haben bekannt machen müssen.

Kundenzufriedenheit



Neben den Fahrgastrechten beschäftigten insbesondere Kundenreaktionen zu den Billettpreisen, zur Aufhebung der Ruhe-zonen in den 2.-Klass-Wagen im Fernverkehr und zur Pünktlichkeit den SBB Kundendienst. Fachleute werten sämtliche bei unserem Kundendienst eingehenden Kundenreaktionen systematisch aus auf der Suche nach möglichen Verbesserungen: von einfachen Reparaturen an einzelnen Fahrzeugen bis hin zu Änderungen bei Prozessabläufen und – bei sich häufig wiederholenden Anschlussbrüchen – sogar zu Anpassungen im Fahrplan.

Kantone und Bund zufrieden mit Informationsfluss.

Regelmässig befragt werden auch die kantonalen Ämter und das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Besteller des Regionalverkehrs. Erstmals erfolgte die Befragung im Berichtsjahr elektronisch. Die spontan geäußerte Gesamtzufriedenheit der Befragten mit der SBB ging gegenüber 2009 leicht zurück – um 0,2 auf 71,1 von 100 Punkten. Dabei zeigten sich Bund und Kantone mit dem Informationsfluss und mit der Kommunikation der SBB leicht zufriedener. Auch schätzten sie den Wert der sogenannten «Kantonstage», welche die SBB regelmässig durchführt, höher ein als im Vorjahr. Leicht kritischer als im Vorjahr beurteilten sie die Einheitlichkeit des SBB Auftritts sowie die Bedeutung der SBB für die Wettbewerbsfähigkeit und die Er-

reichbarkeit der Kantone. Die Gesamtzufriedenheit der Besteller mit dem Regionalverkehr stieg 2010 um 2,1 auf 69,9 Punkte.

Kunden sind zufrieden mit Bahnhöfen.

Auch 2010 befragte die SBB rund 6500 Personen aus dem Einzugsgebiet der 32 grössten Schweizer Bahnhöfe über ihre Zufriedenheit. Beurteilt wurden unter anderem Sicherheit und Sauberkeit der Bahnhöfe, aber auch die Zufriedenheit mit der Beschilderung, dem Platzangebot, der Beleuchtung und dem Angebotsmix im Bahnhof.

Die Gesamtzufriedenheit mit den Angeboten und Leistungen in den Bahnhöfen der SBB nahm 2010 zu – um 0,8 auf 79,1 Punkte. Die befragten Kundinnen und Kunden bewerteten namentlich die Sicherheit in den Randstunden am Abend und die Sauberkeit besser als im Vorjahr. Die hohen Investitionen der SBB in kundenfreundliche Bahnhöfe werden von den Kunden offenbar geschätzt: Die Zufriedenheit mit den neu umgebauten Bahnhöfen Olten, Aarau und Biel nahm jedenfalls markant zu.

Bei der Befragung zur Kundenzufriedenheit mit unseren Bahnhöfen besonders erfreulich war, dass im Vergleich zum Vorjahr kein einziger Wert zurückging. Die SBB setzt sich auch künftig für noch attraktivere Bahnhöfe ein.

Kundenzufriedenheit bei SBB Cargo leicht gesunken.

Weniger positiv entwickelte sich die Zufriedenheit der Kunden von SBB Cargo. Im Geschäftsbereich Schweiz von SBB Cargo ging die Kundenzufriedenheit im Berichtsjahr von 7,61 auf 7,46 Punkte (maximal möglich sind 10 Punkte) zurück. Deutlich weniger gut beurteilt als im Vorjahr wurden das Beschwerdemanagement, das Preis-Leistungs-Verhältnis, das Offertwesen sowie das Wagenmanagement. Hingegen bewerteten die Kunden den Kontakt mit ihren kommerziellen Ansprechpartnern bei SBB Cargo, die Qualität der Transportabwicklung, Kundenservice und Kundenkommunikation praktisch unverändert gut.

Im Geschäftsbereich International konnte die Rekordbewertung des Vorjahres nicht wiederholt werden: Die Kundenzufriedenheit in diesem Geschäftsfeld fiel von 7,88 auf 7,41 Punkte. Am zufriedensten zeigten sich die Kunden dabei mit ihren kommerziellen Ansprechpartnern, mit der Kommunikation und mit der Transportabwicklung. Weniger zufrieden waren sie hingegen mit dem Beschwerdemanagement und dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Auch das Image wurde schlechter beurteilt als im Vorjahr. Andererseits wurde die Rechnungsstellung positiver bewertet als im Jahr zuvor.

Gut aufgehoben. Gut ankommen.

Auch 2011 wollen wir uns für unsere Kundinnen und Kunden engagieren und unsere Leistungen weiter verbessern. Unsere Kundinnen und Kunden sollen sich bei uns jederzeit gut aufgehoben fühlen. Und sie sollen mit uns gut ankommen.

Die Kunden reden mit

Im Herbst 2009 lancierte die SBB einen Kundenbeirat Personenverkehr, um den Dialog mit unseren Kunden zu institutionalisieren und den Service und das Angebot noch stärker auf die Kundenbedürfnisse auszurichten. Seither haben sich die 29 Mitglieder des Kundenbeirats sechsmal mit Vertretern der SBB getroffen.

Die Arbeit hat sich gelohnt: Auf Anregung der Kundenbeiräte wird künftig bei der Ankunft der Züge in den Hauptknoten das Ankunftsgleis und die Aussteigeseite ausgerufen. Bei einer Abfahrtsdurchsage wird zudem der Ortsname des nächsten Halts zuerst genannt und am Schluss der Durchsage wiederholt. Der Kundenbeirat sprach sich ausserdem dafür aus, dass Drittwerbung auf Zügen als zusätzliche Einnahmequelle der SBB vermehrt möglich sein soll. Allerdings schränkten die Kundenbeiräte die Möglichkeiten dahingehend ein, dass auf den Fenstern auch künftig keine Werbeplakate aufgeklebt und die Werbebotschaften lediglich visuell platziert und nicht über Lautsprecher verbreitet werden sollen.

Die Amtszeit des ersten Kundenbeirats dauert noch bis 2012.



Céline, 20, Nyon, und Lucas, 22, Bern

«Wann sehen wir uns das nächste Mal?»

Die Reisezeiten in der Schweiz sind in den letzten Jahren immer kürzer geworden. Der SBB Taktfahrplan sowie immer mehr und komfortablere Züge ermöglichen eine grosse Bewegungsfreiheit. Die SBB bringt die Menschen in der Schweiz zusammen.

951 000 Passagiere nutzen täglich dieses Angebot. Sei es zum berufsbedingten Pendeln oder in der Freizeit, um Veranstaltungen oder Freunde zu besuchen. Und für alle, die jünger sind als 25 Jahre, bietet die SBB mit dem Gleis 7 und dem Halbtax-Abo die Möglichkeit, ab 19 Uhr kreuz und quer in der ganzen Schweiz gratis unterwegs zu sein.



Der Umwelt verpflichtet.

Unsere Kundinnen und Kunden schätzen nicht nur das Verkehrsangebot, sondern auch die hohe Umweltverträglichkeit der Bahn. Auch deshalb entscheiden sich viele Menschen für die SBB. Das verpflichtet. Die SBB hat sich zum Ziel gesetzt, den Umweltvorteil der Bahn weiter auszubauen.

Die SBB hat im Berichtsjahr eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet. Im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit haben wir uns anspruchsvolle Ziele gesetzt:

- Bis 2015 wollen wir konzernweit ein Umweltmanagementsystem nach der international anerkannten Norm ISO 14001 einführen. Darum werden wir unsere Anstrengungen, nachhaltig zu wirtschaften und die Umweltleistung weiter zu steigern, verstärken und die Basis legen für die weitere Entwicklung.
- Wir wollen die betrieblich verursachten CO₂-Emissionen bis 2020 – gemessen am Referenzjahr 1990 – um 30 % verringern.
- Wir wollen die Energieeffizienz verbessern und Energie einsparen. Mit dem 2008 lancierten Energiesparprogramm soll der Energieverbrauch bis 2015 gegenüber dem für dann prognostizierten Wert um 10 % reduziert werden. Dies entspricht etwa 230 GWh/Jahr oder dem jährlichen Stromverbrauch von 60 000 Haushalten.
- Wir wollen unsere Kundinnen und Kunden und die interessierte Bevölkerung in der Schweiz noch besser über den Nutzen der SBB für Mensch und Umwelt informieren. Als Bahnunternehmen verfügt die SBB über grosse Umweltvorteile und leistet einen wesentlichen Beitrag dafür, die Mobilitätsbedürfnisse in unserem Land umweltschonend zu erfüllen.

Die Anstrengungen der SBB wurden im Berichtsjahr honoriert: Der Internationale Eisenbahnverband UIC würdigte das Nachhaltigkeitsengagement der SBB mit dem «Sustainability Award». Besonders positiv erwähnte die UIC dabei die konsequente Integration des Nachhaltigkeitsdenkens in die Strategieplanung des Unternehmens und in die Zielvereinbarungen der SBB Führungskräfte.

Umweltmanagementsysteme.

Um die Umweltleistung im ganzen Konzern effizienter steuern und überwachen zu können, will die SBB bis 2015 ein konzernweites Umweltmanagementsystem (UMS) einführen. Als ersten wichtigen Schritt dazu konnten wir im Berichtsjahr auf Stufe Konzern ein UMS nach ISO 14001 zertifizieren. Das zertifizierte UMS bildet das Dach für die in einzelnen Geschäftsbereichen bereits bestehenden Systeme – etwa bei Operating im Personenverkehr und im Bahntechnikcenter von Infrastruktur in Hägendorf, die 2010 beide erfolgreich rezertifiziert wurden.

Die Schulung und die Sensibilisierung im Bereich ökologische Nachhaltigkeit werden die SBB auch in den kommenden Jahren beschäftigen: Seit 2007 werden die Mitarbeitenden von Operating Personenverkehr, zu denen auch Lokomotivführer gehören, zu wichtigen Umweltthemen informiert und geschult. In anderen Teilen des Unternehmens fanden 2010 einzelne Schulungen statt. Was der SBB bislang allerdings fehlt, ist eine systematische Ermittlung des Schulungsbedarfs zu Umweltthemen.

Erste Massnahmen des Klimaschutzprogramms wirksam.

Die betrieblichen CO₂-Emissionen – 2010 waren es insgesamt rund 136 000 Tonnen – entstammen zu ca. je einem Drittel aus Diesellokomotiven und Strassenfahrzeugen, aus Gebäudeheizungen sowie aus der Stromproduktion. Mit unseren Unternehmensprogrammen «Energiesparen» und «Klimaschutz» erreichen wir nicht nur eine Reduktion des Energieverbrauchs, sondern vielerorts auch eine Verminderung der CO₂-Emissionen. Damit spart die SBB Geld. Und die Umwelt profitiert.

Verbesserungen beim Rollmaterial.

Zur Reduktion von CO₂-Emissionen setzen wir bei den Lokomotiven den Hebel an. Die Erneuerung der Diesellokflotte wird die CO₂-Bilanz der SBB in den nächsten Jahren massgeblich verbessern. Im Berichtsjahr bestellte die SBB bei Stadler Rail für CHF 88 Mio. insgesamt 30 zweiachsige Hybridloks für den leichten Zustelldienst und den Rangierdienst von SBB Cargo.

Die Hybridlokomotiven sind mit zwei Elektromotoren und einem ergänzenden Dieselhilfsantrieb ausgerüstet und gelten als besonders umweltfreundlich: Sie verursachen deutlich weniger Lärm als konventionelle Rangierloks und reduzieren den CO₂-Ausstoss. Wir gehen davon aus, dass durch den Einsatz der neuen Hybridloks ab 2012/2013 der CO₂-Ausstoss der SBB um 4300 Tonnen pro Jahr verringert werden kann.

Zusätzlich soll auch die CO₂-Bilanz der übrigen Diesellokomotiven und -traktoren der SBB verbessert werden. Unsere Fachleute analysierten dafür im Berichtsjahr systematisch mögliche technische und betriebliche Massnahmen und erarbeiteten auf dieser Basis auch Tipps für eine energiesparende und klimaschonende Fahrweise. Die Erkenntnisse werden den Lokführern von Dieselloks im ersten Halbjahr 2011 in «Eco-Drive»-Schulungen präsentiert.

Die SBB reduzierte ihre Gesamtemissionen im Jahr 2010 um 2189 Tonnen CO₂. Dies wurde vor allem durch Massnahmen zur energetischen Sanierung und Optimierung von Gebäuden erreicht. So wurde beispielsweise die Wärmedämmung des Betriebsgebäudes Personenverkehr Operating in Luzern verbessert, und die Türen und Fenster wurden energieeffizient saniert. Im Industriewerk Yverdon wurde für die Wärmeenergieerzeugung der Anteil Holz gegenüber fossilen Brennstoffen erhöht und der CO₂-Ausstoss so um rund 400 Tonnen vermindert. Auch im Reparaturzentrum Zürich Altstetten verzeichneten wir letztes Jahr durch eine Anpassung der Betriebszeiten und eine Senkung der Fernleitungstemperaturen eine Reduktion des CO₂-Ausstosses um 320 Tonnen.

Bereits 2008 schloss unser Unternehmen mit der Energieagentur der Wirtschaft (ENAW) Zielvereinbarungen für 132 SBB Gebäude ab mit der Absicht, die Energieeffizienz zu erhöhen und die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. In den kommenden Jahren werden weitere Massnahmen umgesetzt.

Bei der Erarbeitung eines Standards zum Heizungsersatz konnten 2010 entscheidende Fortschritte erzielt werden: Wenn Heizungssysteme nach Ablauf ihrer Lebensdauer ersetzt werden, soll die Erneuerung künftig unternehmensweit möglichst nach gleichem Standard erfolgen. Dabei kommt den erneuerbaren Energien wie etwa Holz eine tragende Rolle zu. 2011 soll der neue Standard verabschiedet und umgesetzt werden.

Die Strassenfahrzeugflotte der SBB produzierte 2010 mit 9500 Tonnen rund 300 Tonnen weniger CO₂ als im Vorjahr. Gründe hierfür sind der Ersatz alter Fahrzeuge durch neue, sparsamere Modelle, eine Verschiebung bei den Treibstoffen von Benzin hin zu Diesel und damit ein reduzierter Treibstoffverbrauch sowie eine Reduktion der Autoflotte SBB insgesamt. Mit einem Sensibilisierungs- und Schulungsprogramm zum energieeffizienten Fahren möchten wir hier weiterhin eine messbare Reduktion des CO₂-Ausstosses erreichen: 2011 werden 250 Mitarbeiter von SBB Immobilien RailClean, die im Zusammenhang mit Reinigungsarbeiten an Bahnhöfen viel mit dem Auto unterwegs sind, in einem Pilotkurs «Eco-Drive» geschult. Fachleute schätzen das Einsparpotenzial dank «Eco-Drive» bei Treibstoffen auf durchschnittlich 10%. Die «Eco-Drive» Schulung soll nach dem Pilotkurs in den kommenden Jahren unternehmensweit durchgeführt werden.

Erfolgsgeschichte Energiesparprogramm.

Das 2008 lancierte Energiesparprogramm gestaltet sich überaus erfolgreich. Im dritten Jahr realisierte die SBB 2010 kumuliert Energieeinsparungen von insgesamt 119 GWh. Damit wurden die Vorgaben gar um 6% übertroffen.

Den bisher grössten Beitrag leisteten die Lokführer mit einer gezielt energiesparsamen Fahrweise. Nach einer ersten Schulung und einer Sensibilisierungskampagne im Vorjahr fand 2010 die zweite Stufe der Schulungen statt. Dabei wurden unter anderem Fahrprofile von Zügen im tatsächlichen Betrieb mit den Fahrprofilen einer idealen Fahrweise verglichen und so den Lokführern das erhebliche Potenzial einer energiesparenden Fahrweise konkret aufgezeigt. Insgesamt realisierten die Lokführer 2010 eine Einsparwirkung beim Energieverbrauch der Lokomotiven von 54 GWh/Jahr.

Das Energiesparprogramm schafft aber auch willkommene Synergieeffekte, wie der Fall von Subingen zeigt: In Gemeinden an der Strecke zwischen Olten und Solothurn hatten sich Anwohner in der Vergangenheit wiederholt über Geruchsmissionen beklagt, die von der mechanischen Bremse der ICN-Züge stammten. Tatsächlich müssen die Lokomotivführer bei Subingen die Geschwindigkeit ihrer ICN-Züge von 200 km/h auf 100 km/h reduzieren. Beim computergestützten Bremsvorgang kamen dabei jeweils automatisch sowohl die mechanische wie auch die elektrische Bremse zum Einsatz. SBB Fachleute entwickelten jetzt eine Lösung, die es erlaubt, dass der Lokführer den Einsatz der elektrischen Bremse gezielter steuern kann. Mit doppelt positivem Effekt: Einerseits konnten dadurch

die lästigen Geruchsemissionen erheblich reduziert werden, und andererseits wird dabei Energie gespart, da beim verstärkten Einsatz der elektrischen Bremse zusätzliche Energie gewonnen und ins Netz eingespeist wird. Die so erzielte Einsparwirkung dürfte sich auf insgesamt 1,5 GWh/Jahr belaufen.

SBB Infrastruktur schloss 2010 eine Zielvereinbarung mit der ENAW ab. Ziele sind die Verbesserung von Energieeffizienz und CO₂-Bilanz bei Gebäuden der Infrastruktur und technische Optimierungen etwa bei Weichenheizungen. Die Massnahmen werden 2011 umgesetzt und sollen in diesem Jahr Einsparungen von 5,4 GWh ermöglichen.

Ausblick und Herausforderungen im Energiesparprogramm.

Das Energiesparprogramm der SBB ist auf Kurs. Für den langfristigen Erfolg des Programms spielt das 2010 gestartete Projekt «Adaptive Lenkung» eine entscheidende Rolle. Ziel ist eine möglichst flüssige Betriebsabwicklung, die mithilfe automatischer Fahrempfehlungen an die Lokführer erreicht werden soll. Unsere Lokführer sollen dank der erhaltenen Empfehlungen ihre Züge noch vorausschauender steuern und flüssiger fahren können. Sie sollen beispielsweise schon frühzeitig erfahren, ob sie zügig durchfahren oder ihren Zug demnächst wegen eines geschlossenen Signals abbremsen müssen. «Adaptive Lenkung» verbessert nicht nur die Energieeffizienz, sondern stärkt gleichzeitig auch die Fahrplanstabilität. Wir erwarten, auf diese Weise künftig bis zu 5 % des Gesamtenergieverbrauchs im Zugbetrieb einzusparen. Hinzu kommen technische Optimierungsmassnahmen bei der Fahrzeugflotte, die einen weiteren Beitrag zur Zielerreichung leisten.

Geplant ist auch, in den kommenden Jahren unternehmensweit transparente und verbrauchsabhängige Verrechnungssysteme für den internen Bezug von Energie zu etablieren und so wirksame Anreizsysteme zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist für 2011 der Aufbau einer Energiebuchhaltung für alle SBB Gebäude vorgesehen.

Lärmsanierung.

Lärmemissionen sind ein Dauerthema – in der Schweiz und anderswo. Als Verursacherin von Lärm ist auch die SBB immer wieder Kritik von Anwohnern ausgesetzt. Um den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen, unternimmt die SBB seit Jahren grosse Anstrengungen zur Reduktion der Lärmemissionen.

Die SBB hat ihren Energieverbrauch um 119 GWh gesenkt. Das entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von 30 000 Haushalten.

Die Bahnen in Europa verfügen über langjährige Erfahrung im Lärmschutz. Zu den am häufigsten umgesetzten Massnahmen zählen Lärmschutzwände und -fenster. Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis verzeichnen jedoch lärmarme Fahrzeuge, weil sich diese Massnahme positiv auf das gesamte Bahnnetz auswirkt. Bahnen können einen grossen Teil des störenden Lärms beseitigen, indem sie den Kontakt zwischen Rad und Schiene optimieren und dafür sorgen, dass dieser möglichst glatt ist. Während die traditionellen Graugusssohlen die Räder aufrauen, bleiben diese bei sogenannten Verbundstoffsohlen glatt. Daher kommt der Auswahl der Bremssohlen entscheidende Bedeutung zu bei der Lärmbekämpfung. Die SBB hat per Ende 2010 einen Meilenstein erreicht: Sie hat knapp 6500 Güterwagen lärmsaniert, das heisst mit K-Bremssohlen aus Verbundstoffen ausgerüstet. Rund 5500 Güterwagen sind bei SBB Cargo, 800 bei SBB Infrastruktur im Einsatz. Zusätzlich hat SBB Cargo 2000 neue lärmarme Güterwagen beschafft.

Zur praktischen Erprobung der im Vergleich mit K-Bremssohlen günstigeren LL-Bremssohlen aus Verbundstoffen – diese sind noch nicht zugelassen – beteiligt sich die SBB an internationalen Versuchen. Die SBB hat grosses Interesse, dass auch die ausländischen Fahrzeuge möglichst bald lärmsaniert werden, da auf den Transitstrecken durch die Schweiz zwei Drittel der Güterwagen aus dem Ausland stammen.

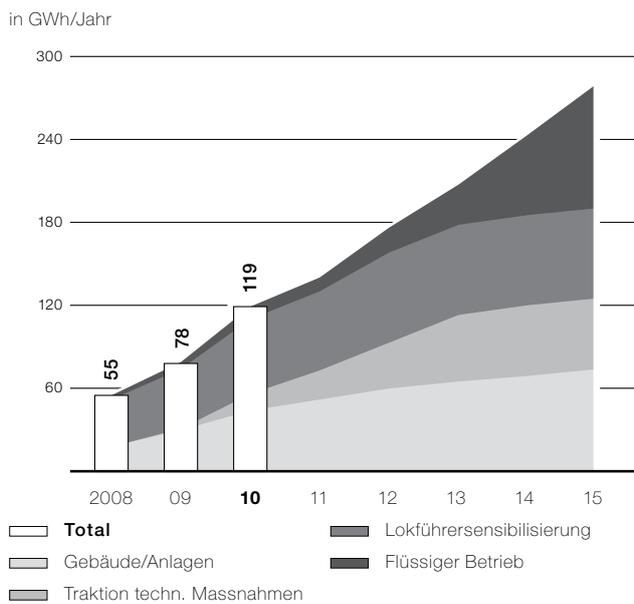
Auch 2010 baute die SBB entlang ihrer Strecken zusätzliche Lärmschutzwände: Insgesamt 25 Kilometer.

Im Rahmen eines EU-Projektes wird die SBB in den kommenden drei Jahren kostengünstige Lösungen beim Erschütterungsschutz an Infrastruktur und Rollmaterial in der Praxis erproben. Ziel ist es, Erfolg versprechende Massnahmen bis zur Anwendungsreife zu bringen. Die dafür nötige Finanzierung konnte 2010 gesichert werden.

Mehr Umwelttransparenz.

Die SBB bietet ihren Kundinnen und Kunden nachhaltige und klimaschonende Mobilität. In Umfragen bewerten die Schwei-

Einsparwirkung Energiesparprogramm bis 2015



zerinnen und Schweizer die SBB denn auch generell als umweltfreundliche Unternehmung. Mit dem neuen Umweltrechner im Internetfahrplan, der im Herbst 2010 aufgeschaltet wurde, bedienen wir unsere Kunden mit Zahlen und Fakten über die Umweltbelastung ihrer Reise. Wer will, kann sich seine persönliche Umweltbilanz für die Reise von A nach B in der Online-Reiseauskunft umgehend berechnen lassen. Verglichen werden dabei die Umweltwerte der verschiedenen Verkehrsträger sowie die nutzbare Reisezeit der gewünschten Verbindung. Auch dies ist ein Beitrag für einen nachhaltigen Verkehr in der Schweiz.

Für die Geschäftskunden im Personenverkehr bieten wir neu ein massgeschneidertes Emissionsreporting an. Dieses schafft Transparenz und zeigt den Unternehmen die mit der Bahn – im Vergleich zum Strassenverkehr – eingesparten Emissionen auf. Die ersten Rückmeldungen von Kunden, welche die neue Dienstleistung seit letztem Sommer testen konnten, fielen sehr positiv aus. 2011 wollen wir diesen Service einem breiteren Kreis von Firmen zugänglich machen.

Im Güterverkehr bietet die SBB ihren Kunden bereits seit Herbst 2009 Transporte mit CO₂-Kompensation an. SBB Cargo arbeitet dabei eng mit der Non-Profit-Stiftung «myclimate» zusammen. Mit der Entscheidung für den klimaneutralen Transport können die Kunden so ihr Umweltengagement verstärken, in-

dem sie die CO₂-Emissionen kompensieren. Das Konzept von SBB Cargo berücksichtigt bei der Berechnung des Umwelteffekts alle klimaschädlichen Emissionen und den gesamten Lebenszyklus eines Transportes. Der Schweizer Papiergrosshändler Sihl + Eika beispielsweise wickelt seit Januar 2010 seine gesamte Logistik klimaneutral ab. Berücksichtigt in der Klimabilanz sind das Logistikzentrum von Sihl + Eika in Dintikon sowie sämtliche Transporte.

Das bereits seit 2005 bestehende Berechnungsinstrument EcoTransIT wurde 2010 von SBB Cargo überarbeitet und ausgeweitet. Neu berechnet es den Energieverbrauch und den Schadstoffausstoss von verkehrsübergreifenden Transporten noch genauer und weltweit. Auf der neuen, benutzerfreundlichen Eingabemaske stellen Bahnkunden ihre intermodalen Transportketten individuell zusammen – von Hongkong über Basel bis Boston. EcoTransIT deckt neu die wichtigsten Transportdestinationen weltweit ab.

Die SBB im Dialog.

Die SBB bietet ihren Mitarbeitenden zahlreiche Kanäle und Instrumente an zur internen Information. Diese werden auch dazu genutzt, um die neuesten Entwicklungen zu wichtigen Umweltthemen zu kommunizieren. Seit 2008 setzen wir zudem jedes Jahr einen inhaltlichen Umweltschwerpunkt, zu dem wir die Mitarbeitenden an Veranstaltungen und mit gezielten Aktionen informieren. 2010 stand die nachhaltige Mobilität im Mittelpunkt. Eine Wanderausstellung machte in der ganzen Schweiz Halt und zeigte mit vielfältigen Aktionen auf, was «nachhaltig mobil» heisst.

 Weitere Informationen unter: www.sbb.ch/geschaeftsbericht

Die SBB ist eine attraktive und verlässliche Arbeitgeberin.

28 143 Mitarbeitende bewegten 2010 die SBB. Dank ihnen war unser Unternehmen im Berichtsjahr gut unterwegs. Als viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz pflegen wir eine weitsichtige, nachhaltige Personalpolitik. Dabei ist uns die Förderung und Entwicklung unserer Mitarbeitenden ein grosses Anliegen.

Die SBB schafft Arbeitsplätze. Bereits zum dritten Mal in Folge beschäftigte unser Unternehmen im Berichtsjahr mehr Mitarbeitende als im Vorjahr. Hatten 2009 27 978 Menschen für die SBB und ihre Kunden gearbeitet, waren es 2010 durchschnittlich 28 143¹. Das entspricht einer Zunahme von 0,6 % oder 165 Stellen.

Bei SBB und SBB Cargo (ohne Tochtergesellschaften) arbeiteten 2010 mit 25 356 Mitarbeitenden durchschnittlich 68 Mitarbeitende² mehr als im Vorjahr. Bei den Tochtergesellschaften kamen insgesamt 97 Stellen dazu (2787). In den verschiedenen Geschäftssegmenten zeigte sich ein unterschiedliches Bild. Im Personenverkehr stieg der Personalbestand dank zusätzlichen Stellen namentlich beim Zugpersonal, bei den Lokführern und im Bereich Sicherheit leicht an (+8 Stellen) – dies obwohl ein Teil der für die Sicherheit zuständigen Mitarbeitenden vom Personenverkehr zur Infrastruktur wechselten. Der Personalbestand von Infrastruktur nahm um 175 Stellen zu. Leicht rückläufig war die Mitarbeiterzahl von Immobilien (–6 Stellen), und auch im Güterverkehr ging die Zahl der Mitarbeitenden im Rahmen der Restrukturierung des Güterverkehrsgeschäfts und der damit verbundenen Produktivitätssteigerungen zurück: SBB Cargo beschäftigte 2010 durchschnittlich 92 Mitarbeitende weniger als im Vorjahr.

Regional verzeichnete insbesondere der Kanton Solothurn Stellenzuwachs – und zwar in den Bereichen Personenverkehr und Human Resources aufgrund des Lehrabgängerprogramms Jobin. Ebenfalls zugenommen hat der Stellenbestand in den Kantonen Bern, Waadt, Basel und Freiburg.

Der Anteil der Mitarbeitenden ohne Schweizer Pass lag mit 11,9 % über dem Vorjahr (11,3 %). Auch dieser Trend hält seit mehreren Jahren an: 2007 hatte der Ausländeranteil bei 10,5 % gelegen. Die Zunahme der jüngsten Zeit ist namentlich auf den wachsenden Anteil der hoch qualifizierten Mitarbeitenden aus dem Ausland zurückzuführen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB kommen aus der ganzen Welt: 2010 waren Menschen mit 80 verschiedenen Nationalitäten für unsere Kundinnen und Kunden tätig. Mit ihren vielseitigen Arbeitswelten bietet die SBB ein Spektrum von über 150 Berufen an.

Die SBB hat ihre Personalarbeit weiter professionalisiert.

In den vergangenen Jahren hat die SBB ihre Personalarbeit professionalisiert. Im Berichtsjahr wurde die Zusammenführung bereichsübergreifender Funktionen auf Konzern- und Divisionsstufe konsequent weiterverfolgt mit dem Ziel, Kompetenz und Effizienz unserer Personalarbeit spürbar zu verbessern. Dies führte zur Verlagerung von bisher dezentralen Stellen in die zentralen Bereiche von Konzern und Divisionen.

Per 1. Juli 2010 führten wir konzernweit ein neues Geschäftsmodell ein. Mit diesem Schritt folgten wir der 2008 verabschiedeten neuen HR-Strategie. Drei Eckpfeiler zeichnen diese aus: eine effiziente Struktur, eine zeitgemässe Produktpalette und eine unternehmensweit einheitliche HR-Kultur.

Gleichzeitig verstärkten wir 2010 unsere Anstrengungen, das Profil der SBB am Arbeitsmarkt zu schärfen und die Marktposition zu verstärken. Angesichts der grossen Herausforderungen, mit denen unser Unternehmen konfrontiert ist, brauchen wir auf allen Stufen und in allen Bereichen starke Mitarbeitende. 2010 haben wir deshalb den Auftritt der SBB auf dem Arbeitsmarkt mit gezielten Marketingmassnahmen verstärkt und geschärft. Ein neues Erscheinungsbild auf Stellenplattformen, in Stelleninseraten und auf Messen hilft mit, dass die SBB von interessierten Bewerberinnen und Bewerbern auf allen Qualifikations- und Hierarchiestufen als modernes Unternehmen und als spannende Arbeitgeberin wahrgenommen wird.

Mit dem Projekt E-Recruiting soll unsere externe und interne Personalgewinnung professionalisiert werden. Die zuständigen

¹ Durchschnittliche Zahl der 2010 Beschäftigten umgerechnet auf Vollzeitstellen.

² Ohne Mitarbeitende Arbeitsmarktcenter (AMC)/Programm Neuorientierung und Arbeit (NOA).

Teams werden bei der Auswahl und Anstellung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit IT-gestützten, vereinheitlichten Prozessen unterstützt. Seit Dezember 2010 läuft auf Konzernstufe ein entsprechender Pilotversuch, im März 2011 soll E-Recruiting unternehmensweit eingeführt sein.

Die SBB pflegt die Sozialpartnerschaft.

Die SBB steht zur Sozialpartnerschaft. Wir pflegen mit den Sozialpartnern einen aktiven Austausch und schätzen den wichtigen Beitrag, den die Gewerkschaften und Personalverbände leisten. Es ist unser gemeinsames Ziel sicherzustellen, dass die SBB langfristig als gesundes, wettbewerbsfähiges Unternehmen erfolgreich bestehen kann.

Als wichtige Weichenstellung für die Zukunft konnte die SBB 2010 gemeinsam mit den Sozialpartnern den Gesamtarbeitsvertrag (GAV) weiterentwickeln. 95 % der SBB Mitarbeitenden sind dem GAV unterstellt. Kernstück des neuen GAV 2011 von SBB und SBB Cargo ist das neue Lohnsystem. Die Einreisungs-, Beurteilungs- und Entlohnungssysteme der SBB hatten sich in der Vergangenheit entsprechend der divisionalen Unternehmensstruktur unterschiedlich entwickelt und waren kaum aufeinander abgestimmt. So wurden unternehmensweit Ungleichheiten geschaffen und verstärkt. Entsprechend schwierig war es für die Mitarbeitenden, Durchblick und Übersicht zu bewahren.

Nach langen und anspruchsvollen Verhandlungen gelang es der SBB und ihren Sozialpartnern im November, ein neues Lohnsystem zu verabschieden, das den heutigen Bedürfnissen Rechnung trägt. Die Mitarbeitenden der SBB erhalten damit ein zeitgemässes Lohnsystem, das die von Mitarbeitenden, Gewerkschaften und Unternehmen seit Längerem erkannten Schwachstellen behebt. Das Lohnsystem ermöglicht es, den spezifischen Anforderungen einer betreffenden Funktion präzise Rechnung zu tragen und die individuelle Leistung des einzelnen Mitarbeitenden gezielt zu honorieren. Gleichzeitig kann so auch den Gegebenheiten des relevanten Arbeitsmarktes besser entsprochen werden. Schliesslich schafft das neue Lohnsystem auch unternehmensweite Transparenz und Vergleichbarkeit. Die SBB einigte sich mit ihren Sozialpartnern auf Überführungsbestimmungen, die sicherstellen, dass keine Mitarbeiterin und kein Mitarbeiter aufgrund des Systemwechsels eine Lohneinbusse erfährt. Der Übergang zu marktgerechten Löhnen wird schrittweise auf der Basis der natürlichen Fluktuation realisiert.

Der GAV mit dem neuen Lohnsystem tritt Mitte 2011 in Kraft und gilt bis Ende 2014.

Die vereinbarte Laufzeit von dreieinhalb Jahren schafft Stabilität und Sicherheit für die Mitarbeitenden. Angesichts der anstehenden Herausforderungen muss die SBB ihre Wettbewerbsfähigkeit indes auch 2011 weiter vorantreiben. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung von Produktivität und Profitabilität. Auf der soliden Grundlage des GAV kann die SBB dies gemeinsam mit den Sozialpartnern angehen.

Die SBB bleibt auch im Wandel eine verlässliche Arbeitgeberin.

Die SBB nimmt ihre soziale Verantwortung wahr. Auch in Zeiten des Wandels sollen die Mitarbeitenden wissen, woran sie mit ihrer Arbeitgeberin sind. Die SBB ist für die Mitarbeitenden ebenso wie für die Kundinnen und Kunden eine berechenbare und verlässliche Partnerin.

Die SBB hat gemeinsam mit den Sozialpartnern Leitfaden und Richtlinie verabschiedet, die den Prozess bei Reorganisationen regeln. Dabei beteiligt die SBB ihre Sozialpartner an einem Konsultationsverfahren und räumt ihnen eine dreiwöchige Frist zur Stellungnahme ein.

Die SBB entlässt niemanden aus wirtschaftlichen Gründen. Wir unterstützen Mitarbeiter, die von Umstrukturierungen betroffen sind, und helfen ihnen, sich neu zu orientieren. Das Programm Neuorientierung und Arbeit (NOA) hilft den Betroffenen, eine neue berufliche Perspektive zu erarbeiten und umzusetzen.

Im Jahr 2010 begleitete die berufliche Neuorientierung insgesamt 214 Mitarbeitende (2009: 176 Mitarbeitende) in der Präventionsphase. 57 % (2009: 59 %) der Mitarbeitenden, die durch NOA beraten wurden, fanden frühzeitig eine Lösung, bevor ihre Stelle aufgehoben wurde. 109 Mitarbeitende (2009: 80 Mitarbeitende) traten schliesslich in das Programm der beruflichen Neuorientierung ein. Gleichzeitig verliessen 105 Personen das Programm, weil für sie eine neue Lösung gefunden wurde. Die SBB investierte im Berichtsjahr in die berufliche Neuorientierung CHF 16,6 Mio.

2010 feierte NOA sein zehnjähriges Bestehen. In dieser Dekade begleitete das Programm über 1500 Mitarbeitende und baute seinen Leistungskatalog zusehends aus. Als Konsequenz dieser Entwicklung wurde NOA Anfang 2011 in ein Arbeitsmarkt-

center (AMC) mit einer breit gefächerten Angebotspalette für verschiedene Zielgruppen umgewandelt.

Im Rahmen der Restrukturierung von SBB Cargo startete im September 2010 die «Jobbörse» als Pilotversuch. Sie führt im SBB-internen Stellenmarkt Angebot und Nachfrage zusammen und ergänzt die bestehenden Angebote NOA. Sie vermittelt rasch und direkt offene Stellen innerhalb des Unternehmens an Mitarbeitende, die von einem Stellenverlust betroffen sind. So trägt sie dazu bei, dass bei Restrukturierungen möglichst viel vorhandenes Know-how im Unternehmen bleibt.

Die SBB festigt ihre Position als Arbeitgeberin erster Klasse.

Als viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz verfolgt die SBB eine weitsichtige, nachhaltige Personalpolitik. Neben Verbesserungen in der Personalgewinnung ist uns die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden ein zentrales Anliegen. Die SBB unterstützt externe Weiterbildungen, indem sie den Mitarbeitenden Arbeitszeit zur Verfügung stellt und/oder sich an den Kurskosten beteiligt.

Künftig noch vermehrt fördern möchten wir das Lernen am Arbeitsplatz. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen durch Arbeitseinsätze und Stages innerhalb des Unternehmens gezielt zusätzliche Erfahrungen und Qualifikationen erwerben können. Dazu gehört auch die stufenweise Übernahme von neuen Aufgaben und Verantwortungen. Ergänzend unterstützt werden die Mitarbeitenden dabei durch gezielte Weiterbildungen.

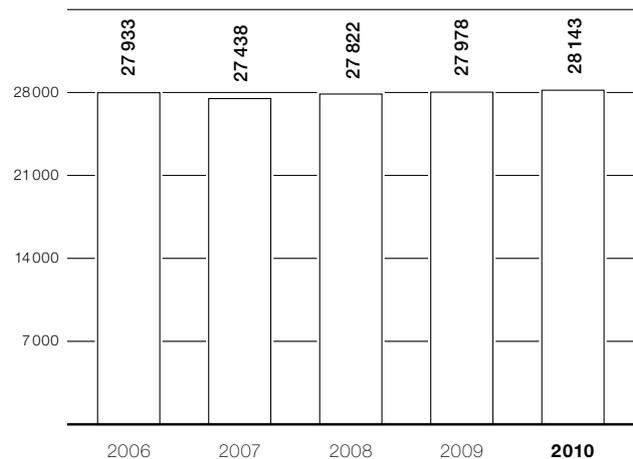
Talente fördern.

Mit dem Trainee Programm bietet die SBB jungen Akademikern im Anschluss ans Studium eine praxisorientierte Zusatzausbildung. Als Sprungbrett in anspruchsvolle Positionen ist das Programm äusserst beliebt und erfolgreich. Um das Potenzial von talentierten Mitarbeitenden künftig besser zu fördern, baute die SBB im Berichtsjahr zudem das Talentmanagement aus. Es umfasst den Weg von der Identifikation von Talenten über deren fachliche und persönliche Entwicklung in verschiedenen Programmen bis hin zu künftigen Einsätzen potenzieller Leistungsträger.

Mehr Lernende.

Beim Ausbildungsverbund des Verkehrs «login» waren 2010 durchschnittlich 1278 Lernende im Auftrag der SBB unter Vertrag (2009: 1226). Allein im letzten Jahr begannen 446 junge

Anzahl Mitarbeitende



Menschen ihre Lehre bei der SBB. Damit stellen wir den grössten Anteil Lernende innerhalb des Ausbildungsverbunds. Wir werden auch künftig in die Ausbildung junger Menschen investieren und haben deshalb eine entsprechende Lernendenpolitik definiert.

Im August 2010 startete die Rekrutierungsphase für die erste Klasse von zehn Kandidaten und Kandidatinnen, welche ab März 2011 bei «login» die neu gestaltete Ausbildung zum Zugverkehrsleiter und zur Zugverkehrsleiterin absolvieren. Der Ausbildungsverbund «login» übernimmt das Bildungsprogramm der SBB und öffnet dieses gleichzeitig für weitere Mitgliedsunternehmen des Verbunds sowie andere Bahnen. Die künftigen Zugverkehrsleiter und Zugverkehrsleiterinnen werden nach erfolgreich absolvierten Prüfungen mittelfristig in den neuen Betriebszentralen der SBB in Zürich und Olten zum Einsatz kommen.

Im Rahmen von «Jobin», dem im Vorjahr lancierten Programm für stellenlose Lehrabgänger, bot die SBB 2010 insgesamt 50 bezahlte Praktikaplätze von bis zu einem Jahr an. 20 junge Erwachsene nutzten diese Chance, etwas mehr als die Hälfte von ihnen fand inzwischen eine neue Stelle. Mit diesem Programm leistet die SBB einen bedeutenden Beitrag an die Gesellschaft und wird ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht.

Personalzufriedenheit.

In der regelmässig durchgeführten Personalumfrage zur Mitarbeiterzufriedenheit bewerteten die Mitarbeitenden im Berichtsjahr das Engagement und die Verbundenheit mit der SBB mit 72 von 100 möglichen Punkten. Positiv beurteilten die Mitarbeitenden unter anderem die Aspekte Team, Sicherheitskultur, Arbeitsinhalte, direkte Vorgesetzte sowie Konzernziele und -strategien. Hingegen lagen die allgemeine Personalzufriedenheit sowie das Vertrauen in die Konzernleitung deutlich unter den Vorjahreswerten. Um den Ursachen für diese Entwicklungen auf den Grund zu gehen, gab die Konzernleitung inzwischen eine vertiefende Analyse in Auftrag.

Die grossen Herausforderungen, denen sich das Unternehmen und die Mitarbeitenden im Berichtsjahr zu stellen hatten, dürften sich in der Personalumfrage negativ ausgewirkt haben. Dazu gehörten die ungeklärten Fragen zur Finanzierung des Mehrbedarfs beim Substanzerhalt der Bahninfrastruktur, das Reorganisationstempo und die Neuausrichtung in verschiedenen Geschäftsfeldern, die langen und schwierigen GAV-Verhandlungen, die Anstrengungen zur nötigen Sanierung der Pensionskasse SBB und nicht zuletzt die hohe Arbeitslast. Angesichts dieser Herausforderungen sind die starke Verbundenheit der Mitarbeitenden mit der SBB und die ungebrochene Bereitschaft, sich für die SBB und für die Kunden zu engagieren, erfreulich. Bis Ende 2010 wurden rund 300 umfassende Auswertungen der Personalumfrage für einzelne Geschäftseinheiten erstellt. Ende Januar 2011 lagen rund 500 Auswertungen vor. Die Resultate werden in den jeweiligen Bereichen analysiert, entsprechende Verbesserungsmassnahmen werden festgelegt.

Die Personalumfrage wurde zwischen Mitte September und Mitte Oktober bei gut 25'000 SBB Mitarbeitenden (ohne Tochtergesellschaften) durchgeführt, ein Teil davon erstmals online. Die Rücklaufquote betrug 57 % und lag damit über dem Wert der früheren Jahre.

Die SBB engagiert sich für Mitarbeitende und Gesellschaft.

Die SBB engagiert sich für die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden. 2010 begann die Umsetzung der im Vorjahr erarbeiteten Gesundheitsstrategie. Damit schlägt die SBB neue Wege ein, um den demografischen Herausforderungen und den gesundheitlichen Anforderungen der Arbeitswelten zu begegnen. Eckpfeiler sind die Gesundheitsförderung und Prävention (Massnahmen zur Steigerung der Gesundheitskompetenz, zur Gestaltung von gesundheitsförderlichen Arbeitsbedingungen und zur Minimie-

rung von Belastungen), das Präsenzmanagement und das «Betriebliche Case Management» (BCM) zur Erarbeitung von Lösungen für Mitarbeitende, die aus gesundheitlichen Gründen ihrer bisherigen Tätigkeit nicht mehr oder nur noch teilweise nachgehen können.

Das 2007 eingeführte BCM zeigte im Berichtsjahr Wirkung: Jährlich werden rund 1000 Mitarbeitende betreut. 2010 konnten 436 Fälle abgeschlossen werden: 42 % davon kehrten in ihre Tätigkeit zurück, für 16 % fanden wir intern oder extern eine Lösung, in den restlichen 42 % der Fälle musste das Arbeitsverhältnis unter anderem aus medizinischen Gründen aufgelöst werden.

Dank professioneller Strukturen und den Bemühungen um eine rasche Wiedereingliederung in den Arbeitsprozess sanken die finanziellen Folgen von Krankheit und Unfall. Insbesondere reduzierte sich die an die Pensionskasse entrichtete Risikoprämie. Insgesamt sparte jeder ins BCM investierte Franken rund das Sechsfache an Kosten ein. Unsere Anstrengungen zeigten sich auch in der geringeren Zahl an gesundheitsbedingten Absenzen. 2010 fehlten die Mitarbeitenden aufgrund von Krankheit und Unfall durchschnittlich elf Kalendertage. 2001 waren es noch 16,9 Kalendertage gewesen.

Wir sehen uns verpflichtet, unsere Mitarbeitenden so weit wie möglich im Unternehmen zu halten und nicht in die Rente abzuschieben. Die strengen Sicherheitsauflagen setzen der Wiedereingliederung aber Grenzen. Unsere vorhandenen Möglichkeiten zur Behindertenintegration sind zurzeit intern vollständig ausgeschöpft. Darum ist es schwierig, externe Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen bei uns einzugliedern. Im Jahre 2010 hat die SBB Konzernleitung für die berufliche Wiedereingliederung zwei wichtige Weichen gestellt: Sie legte die Rahmenbedingungen für die situative Schaffung von «Integrationsstellen» durch BCM fest. Und sie beschloss den gezielten Ausbau von «anyway-solutions». «anyway-solutions» stellt Wiedereingliederungsstellen zur Verfügung, indem Nebengeschäfte der SBB Produktion (Reinigung, Sattlerei usw.) zum Kerngeschäft gemacht werden.

Bei der SBB verfügen die Personalkommissionen bei Fragen von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gemäss dem GAV über Mitwirkungsrechte. Personalkommissionen überwachen Anwendung und Umsetzung der GAV-Bestimmungen.

Die SBB trägt Sorge zu ihren Mitarbeitenden.

Mitarbeitenden, die wegen beruflicher oder privater Probleme Unterstützung benötigen, bieten wir ein landesweites Netz von Anlaufstellen für Beratung und Hilfe an. 2010 suchten 1350 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Sozialberatung der SBB auf. In vielen Fällen waren finanzielle und gesundheitliche Probleme, Schwierigkeiten am Arbeitsplatz oder Beziehungsprobleme Thema der Beratungsgespräche. Damit leistet die Sozialberatung einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung der Arbeits- und Betriebssicherheit, zur Erhaltung und/oder Wiedererlangung der Arbeitsfähigkeit sowie zur persönlichen Entlastung der Mitarbeitenden und ihres sozialen Umfelds.

Die Stiftung Personalfonds SBB erbrachte Leistungen von insgesamt CHF 350'000 und vergab Darlehen in der Höhe von CHF 150'000. Die Stiftung unterstützt Mitarbeitende in finanziellen Engpässen und bei hohen Gesundheitskosten, verbilligt Ferien und vergibt Stipendien.

Für Mitarbeitende, die in ihrer beruflichen Tätigkeit einer traumatisierenden Situation ausgesetzt sind, betreibt die SBB eine Organisation zur psychologischen Nachbetreuung. Dabei melden sich die Betreuer nach einem Ereignis aktiv bei den betroffenen Mitarbeitenden und bieten ihre Hilfe an. Sie warten also nicht, bis sich Betroffene allenfalls selber melden. Ziel ist es, die psychologischen Folgen nach einem Ereignis besser zu erkennen und ihnen rascher entgegenzuwirken.

Frauen bei der SBB

Die Umsetzung der Gleichstellung von Mann und Frau ist uns ein Anliegen. Wir wollen den Frauenanteil auf allen Unternehmensebenen anheben. 2010 lag die Frauenquote bei 14,5%. Im Vorjahr waren es 14,2% gewesen.

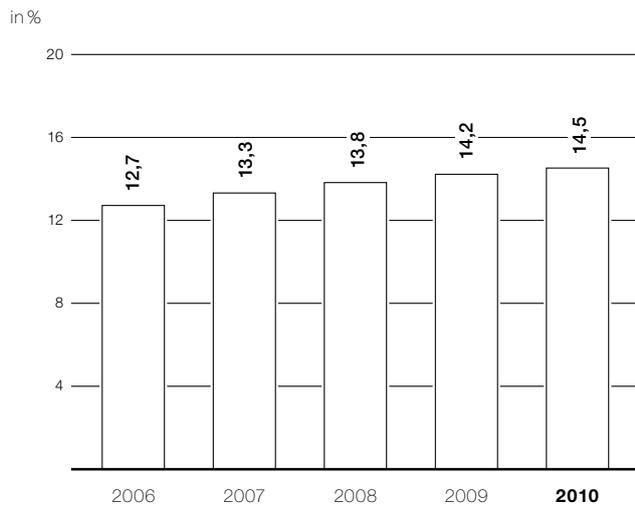
Im Topkader stieg der Frauenanteil von 8,6% auf 11,4%. Insgesamt war praktisch jede 13. Führungsposition mit einer Frau besetzt. Mit Jeannine Pilloud wählte der Verwaltungsrat im Berichtsjahr erstmals eine Frau in die Konzernleitung.

Für die erfolgreiche Umsetzung der Gendermanagement-Strategie schuf die SBB 2010 konzernweit die nötigen Strukturen.

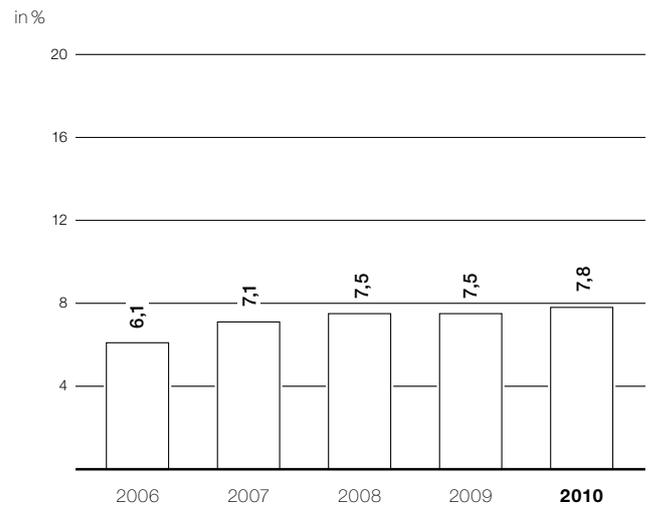
- Gendermanagement ist Chefsache: Das neu geschaffene Gendercontrolling erlaubt es, anhand von acht Kennzahlen die angestrebten Fortschritte zu überprüfen. Im Rahmen regelmässiger Reportings werden etwa die Frauen- und Männeranteile in der Gesamtbelegschaft, im Kader, bei den Neueintritten sowie in den Talentprogrammen und Managementseminaren ausgewiesen.
- Gendergerechtigkeit gehört zur HR-Business-Excellence: Im Zusammenhang mit dem neuen HR-Geschäftsmodell wurden Produkte und Prozesse neu definiert. Die zentralen Abläufe bei Personalgewinnung und -förderung wurden überprüft und systematisch so ausgelegt, dass für Frauen und Männer gleicher Zugang und gleiche Entwicklungsmöglichkeiten gewährleistet sind.
- Gendergerechtes Bauen: Auch bei der Ausgestaltung neuer Arbeitsplätze achtet die SBB darauf, für weibliche und männliche Mitarbeitende eine funktionale Arbeitsumgebung zu schaffen.

Die SBB hält in ihrem GAV fest, dass sie keinerlei Diskriminierung duldet. Im Berichtsjahr ist der SBB kein Fall von Diskriminierung bekannt. Der Schlichtungskommission wurde kein Fall unterbreitet.

Anteil Frauen bei der SBB



Anteil Frauen im Kader



Beruf und Familie vereinbaren.

Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie beteiligt sich die SBB beratend und finanziell an der Kinderbetreuung. 2010 bekamen 327 (2009: 341) Mitarbeitende finanzielle Unterstützung, 68 Kinder fanden in von der SBB reservierten Krippenplätzen eine Betreuung.

Pensionierte.

2010 hat die SBB eine Fachstelle zur aktiven Kontaktpflege mit den Pensionierten geschaffen. Damit erhalten die insgesamt 18000 Pensionierten eine direkte Ansprechstelle. Den pensionierten Mitarbeitenden wird die SBB-Zeitung gratis nach Hause gesandt. In sieben Betreuungsregionen werden die Pensionierten zu jährlichen Anlässen eingeladen, an denen ein KL-Mitglied über die aktuellen Themen des Unternehmens informiert. Die 2010 erstmals durchgeführten Anlässe wurden rege besucht und sehr geschätzt. Sie tragen dazu bei, die Nähe der Pensionierten zur SBB zu pflegen.



Manon, 23, Genève

«Werden meine Kinder
mal im Bahnhof
zur Schule gehen?»

Moderne Bahnhöfe sind heute umfassende Dienstleistungszentren mitten in der Stadt, die dank der guten Erschliessung durch den Öffentlichen Verkehr bestens erreichbar sind. Entsprechend attraktiv und begehrt sind Standorte in der Nähe von Bahnhöfen – sei es zum Wohnen, für Geschäfte, Büros oder Schulen.

Die SBB bewirtschaftet in der ganzen Schweiz 3500 Areale im Umfeld der grossen Bahnhöfe und investiert viel in deren Weiterentwicklung. Davon profitieren die Bahnreisenden ebenso wie die Bevölkerung und das Gewerbe in den Standortgemeinden.



Die SBB – Motor für die Schweiz.

Die hohe Mobilität und die leistungsfähige Infrastruktur sind Standortvorteile der Schweiz. Sie sind eng mit der SBB verknüpft. Auch als Arbeit- und Auftraggeberin ist die SBB ein wichtiger Motor für das Land. 2010 vergaben wir Aufträge für CHF 3,6 Mia.

7,8 Millionen Menschen leben in der Schweiz. Für sie ist unser Land Wohnort und Lebensraum. Die Schweiz ist auch Wirtschaftsstandort. Die Eisenbahn in der Schweiz hat in ihrer über 150-jährigen Geschichte in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht einen überaus wertvollen Beitrag an die Entwicklung unseres Landes geleistet. Die Eisenbahn hat die Schweiz über alle sprachlichen, kulturellen und politischen Grenzen hinweg verbunden und die Regionen einander nähergebracht. Die SBB hat aber auch die Wirtschaftskraft des Landes und der Regionen gefördert und den Tourismus angekurbelt.

Eine leistungsfähige und erfolgreiche SBB ist wichtig für die Schweiz und deren Bevölkerung. Sie ist wichtig für die bahnfahrenden Kundinnen und Kunden und für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens. Und sie ist wichtig für die Wirtschaft: Diese muss sich auf eine effiziente, schnelle, zuverlässige und umweltfreundliche Bahn verlassen können:

- Die SBB ist das grösste Transportunternehmen der Schweiz. Im Personenverkehr und im Güterverkehr. Täglich reisen 951 000 Menschen mit der SBB. Das sind mehr als 10 % der Gesamtbevölkerung. Gleichzeitig befördern wir täglich rund 200 000 Tonnen Güter. Das unterstreicht die Bedeutung des Bahnsystems für die Schweiz, für die Wirtschaft und für den Zusammenhalt der Regionen in unserem Land.
- Die SBB ist viertgrösste Arbeitgeberin in der Schweiz. 28 143 Menschen bezogen im letzten Jahr ihren Lohn von der SBB. Sie und ihre Angehörigen leben von diesem Lohn, bezahlen damit Mieten, Essen und Freizeitvergnügen. Auf diese Weise fliesst das Geld wieder in den Wirtschaftskreislauf. Davon wiederum profitieren andere Unternehmen und ihre Mitarbeitenden im ganzen Land. Insgesamt belief sich der Personalaufwand der SBB 2010 auf CHF 3,5 Mia.
- Die SBB tritt auf dem Schweizer Markt als wichtige Auftraggeberin und Bestellerin auf. Im zurückliegenden Geschäftsjahr vergab unser Unternehmen Aufträge an Dritte im Umfang von CHF 3,6 Mia. Den Grossteil der Aufträge

erhielten Unternehmen in der Schweiz. So blieben 86 % des Geldes oder CHF 3,1 Mia. im Land.

- Insgesamt 15 000 Unternehmen führten 2010 Aufträge für die SBB und deren Kunden aus. 13 000 dieser Unternehmen hatten ihren Geschäftssitz in der Schweiz.
- Die grosse Zahl der Lieferanten zeigt auch, dass nicht nur die grossen Unternehmen von SBB Aufträgen profitieren. Der Grossteil dieser Unternehmen sind sogenannte KMU. Jeder vierte Auftragsfranken der SBB fliesst in die Kasse eines KMU.

Einkaufspolitik und Beschaffungsgrundsätze sind Teil der Unternehmenspolitik. Die SBB achtet auf Wettbewerb und Partnerschaft im nationalen und internationalen Beschaffungsmarkt. Sie folgt dabei den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens (BoeB/VoeB). Wir behandeln alle Anbieter und Lieferanten gleich und sorgen für ein transparentes und faires Verfahren.

In der Zusammenarbeit mit ihren Zulieferern pflegt die SBB moderne Partnerschaftsmodelle. Wir erwarten von unseren Lieferanten, dass sie vorausblicken und mitdenken. Sie sollen frühzeitig auf offene Fragen und allfällige Schwierigkeiten hinweisen und in Eigeninitiative von sich aus gute und tragfähige Lösungen entwickeln und vorlegen. Im Gegenzug bieten wir unseren Partnern langfristig ausgelegte Geschäftsbeziehungen, welche die nötige Planungssicherheit und Verlässlichkeit garantieren.

Hoher Gesamtnutzen für die Volkswirtschaft.

Der Bundesrat veröffentlichte dieses Jahr einen Bericht über die Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz. Darin stellt die Landesregierung fest: «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der nationalen Infrastrukturnetze wird bisher in der Schweiz eher unterschätzt.» Die politische Debatte über Infrastrukturen orientiere sich heute «hauptsächlich an Fragen der Regulation, der Grundversorgung, des Umweltschutzes und der Finanzierung». Die volkswirtschaftlichen Aspekte würden dabei – so der Bundesrat – «weitgehend ausser Acht gelassen».

Das einwandfreie Funktionieren werde «oft einfach vorausgesetzt», hält der Bundesrat weiter fest.

Eine Studie des Forschungs- und Beratungsunternehmens Infrac stellte 2008 fest, dass der volkswirtschaftliche Nutzen der Geschäftstätigkeit der SBB weit über die direkten Effekte hinausgeht. Die Studie kam zum Schluss, dass die SBB in der Schweiz pro Jahr einen direkten, indirekten und induzierten Nutzen in der Höhe von insgesamt gut CHF 21 Mia. erzeugt. Das entspricht 4 % des Bruttoinlandsprodukts.

- CHF 6,1 Mia. der Gesamtsumme sind gemäss Studie Resultat der eigentlichen Wertschöpfung der SBB Geschäftstätigkeit einerseits und der in den SBB Bahnhöfen eingemieteten Ladengeschäfte und Restaurants andererseits (direkter Effekt). Der grösste Anteil dieser Wertschöpfung (38 %) entfällt auf den Bereich Personenverkehr, gefolgt vom Bereich Infrastruktur (33 %). Die Bereiche Güterverkehr und Immobilien sind mit 10 % resp. mit 5 % an der direkten Wertschöpfung beteiligt.
- CHF 2,3 Mia. sind der Wertschöpfung durch die SBB Zulieferer und die in den Bahnhöfen eingemieteten Unternehmen zuzuschreiben (indirekter Nutzen).
- Auf CHF 12,9 Mia. beläuft sich die Wertschöpfung durch die Konsumausgaben aus den Einkommen, die sich wiederum aus dem direkten und indirekten Effekt ergeben (induzierter Effekt).

Insgesamt bewirkt jeder Franken an Wertschöpfung durch die SBB und durch die Geschäfte in den SBB Bahnhöfen volkswirtschaftlich eine zusätzliche Wertschöpfung von 2,5 Franken.

Dasselbe Bild zeigt sich punkto Beschäftigung: Mit ihrer Geschäftstätigkeit schafft die SBB neben ihren über 28000 Arbeitsplätzen laut Schätzungen zusätzliche 110000 Arbeitsplätze in weiteren Unternehmen. Insgesamt beläuft sich der Beschäftigungseffekt demnach auf gut 138000 Menschen. Sie sind direkt, indirekt oder als Folge des induzierten Effektes für die SBB tätig. Dies entspricht einem Anteil von 4 % an der Gesamtbeschäftigung in der Schweiz. In anderen Worten: Praktisch jeder 25. Arbeitsplatz in der Schweiz hängt von der SBB ab.

Regional aufgeschlüsselt lässt sich laut Studie folgendes feststellen: In den Grossagglomerationen von Zürich und Bern ist die Wertschöpfung der SBB in absoluten Werten am höchsten. Im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt nach Regionen hingegen zeigt sich, dass die Bedeutung der SBB in den Kantonen Uri und Solothurn am grössten ist.

Die externen Kosten der Bahn sind gering.

Nur geschätzt werden können die sogenannten externen Kosten und deren volkswirtschaftliche Bedeutung. Externe Kosten sind Kosten, die nicht von den Verursachern, sondern von Dritten resp. von der Allgemeinheit getragen werden. Externe Kosten resultieren beispielsweise aus Verkehrsunfällen, Luftverschmutzung und Klimaveränderung, Verkehrsstaus oder Lärm.

In der Schweiz – so die aktuellsten Zahlen des Bundesamts für Raumentwicklung (Stand: 2005) – verursacht der Verkehr jährlich externe Kosten von CHF 8,5 Mia. Darin nicht eingerechnet sind die Folgekosten von Verkehrsstaus (CHF 1,2 Mia.). Über 90 % der externen Kosten des Verkehrs werden im Strassenverkehr verursacht (CHF 8 Mia.), knapp CHF 500 Mio. entfallen auf den Schienenverkehr.

Der Vergleich von Strasse und Schiene zeigt, dass im Personenverkehr die externen Kosten pro Personenkilometer auf der Strasse 3,8-mal höher ausfallen als auf der Schiene. Im Güterverkehr sind die Kosten der Strasse pro Tonnenkilometer 7-mal höher. Damit leistet die Bahn einen grossen Beitrag dazu, dass Personen und Güter zu verhältnismässig tiefen externen Kosten befördert werden. Oder anders gesagt: Die Bahn hilft wesentlich mit, die negativen Folgen der Mobilität zu reduzieren. Davon profitieren alle Menschen in diesem Land: als direkt Betroffene, als Anwohner, als Steuerzahler.

«Blosse Zahlen werden der Bedeutung nicht gerecht.»

«Die blossen Zahlen werden der Bedeutung der Infrastruktur für die schweizerische Volkswirtschaft nicht gerecht», schreibt der Bundesrat in seinem Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz. «Was darin nämlich kaum zum Ausdruck kommt, ist die fundamentale Bedeutung einer gut funktionierenden Infrastruktur für die Prosperität eines Landes.» Leistungsfähige und zuverlässige Infrastrukturnetze reduzieren für alle Beteiligten die Transaktionskosten deutlich. «Dadurch können Menschen (...) rascher, billiger und über grössere Distanzen in produktive Beziehungen miteinander treten.» Entsprechend wachse auch die Produktivität. «Seit je», heisst es im Bericht, «waren die Infrastrukturnetze Treiber des Wohlstands und des wirtschaftlichen Wachstums.» Zwar hätten in den vergangenen Jahrzehnten die Unterschiede in der Infrastrukturausstattung zwischen den Industriestaaten abgenommen. «Dennoch scheint die Bedeutung der Infrastrukturen für die globale Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Länder nicht geringer geworden zu sein.» Vielmehr werde die Qualität der

Infrastruktur eines Landes wohl künftig an Bedeutung noch gewinnen, «da im Zeitalter der Globalisierung die Suche nach dem attraktivsten Standort zu einem zentralen unternehmerischen Erfolgskriterium geworden ist». Entsprechend kommt der Bundesrat in dem Bericht zum Schluss: «Der Zustand und die relative Qualität der Infrastrukturnetze bleiben auch in Zukunft ein entscheidender Faktor für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Volkswirtschaft.»

Das Beratungsbüro Wüest & Partner hat 2009 in einer Studie die Auswirkungen der Bahnerschliessung auf die Standortattraktivität von Regionen untersucht. Dabei wurden neun Schweizer Gemeinden, die 2004 bei der Inbetriebnahme von Bahn 2000 von einer markanten Verbesserung des SBB Angebotes profitierten, mit acht anderen Gemeinden verglichen, die nicht im gleichen Masse von Bahn 2000 hatten profitieren können.

Das Ergebnis: Der Ausbau des SBB Angebotes im Personenverkehr wirkt sich für die betreffenden Regionen und Standortgemeinden bereits kurzfristig positiv aus: In den neun Bahn-2000-Gemeinden stieg die Zahl der Bevölkerung innert vier Jahren um durchschnittlich 4,3%. In den acht Vergleichsgemeinden war das Wachstum in demselben Zeitraum mit durchschnittlich 2,1% nur halb so gross. Der Bahn-2000-Effekt zeigte sich auch darin, dass sich bei acht der neun Bahn-2000-Gemeinden das Wachstum ab 2004 im Vergleich zu den Vorjahren deutlich beschleunigte.

Die grosse Bedeutung der SBB für die Standortattraktivität zeigt sich auch in den urbanen Zentren. Die Nähe zum Hauptbahnhof ist namentlich für Ladengeschäfte und Gastronomiebetriebe oft ein entscheidender Erfolgsfaktor. Dasselbe gilt auf dem Arbeitsmarkt für Unternehmen, die ihren Mitarbeiterinnen und

Verantwortung

SBB Kundinnen und Kunden, Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, der Bund als Eigner und die Kantone als Besteller: Sie alle haben zu Recht hohe Erwartungen an unser Unternehmen. Als tragende Säule der Infrastruktur, als grösstes Transportunternehmen und als eine der grössten Arbeit- und Auftraggeberinnen kommt der SBB punkto Verantwortung eine Vorbildfunktion zu.

Die SBB vergibt ihre Aufträge nach den gesetzlichen Vorgaben für das öffentliche Beschaffungswesen. Aufträge über den gesetzlichen Schwellenwerten werden öffentlich ausgeschrieben. Die Auftragsvergabe erfolgt nach transparentem und nachvollziehbarem Massstab im Rahmen strukturierter Evaluationsprozesse. Zentrales Vergabekriterium ist die Gesamtwirtschaftlichkeit des Angebots, wobei eine Lebenszyklusbetrachtung im Vordergrund steht.

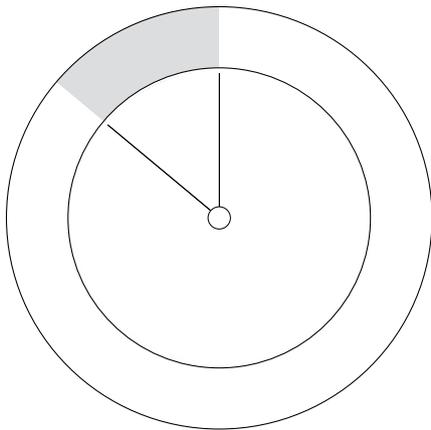
Lieferanten verpflichten sich zur Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzbestimmungen, der vorgeschriebenen Arbeitsbedingungen und der Lohngleichbehandlung. Für Leistungen, die im Ausland erbracht werden, verlangt die SBB von den Lieferanten die Einhaltung der Kernübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation ILO. Dazu gehört auch die Einhaltung des Mindestalters bzw. das Verbot von Kinderarbeit. Die Lieferanten sind dafür verantwortlich, dass die ILO-Bestimmungen auch von allfälligen Unterlieferanten eingehalten werden.

In den Verträgen mit den Lieferanten ist die Korruptionsprävention enthalten. Die im Rahmen der internen Revision der SBB durchgeführten Prüfungen hinsichtlich Korruption fokussieren spezifisch auf die Prozesse, die bezüglich Korruption einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind.

Seit 2007 ist die SBB Mitglied von Transparency International Schweiz, die sich weltweit engagiert für Korruptionsprävention und -bekämpfung.

Aufträge an Dritte CH/Ausland

in Mia. CHF

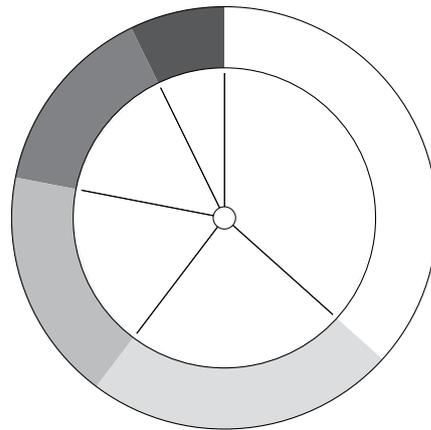


Total 3,6

- davon in CH: 3,1 (86 %)
- davon ins Ausland: 0,5 (14 %)

Aufträge an Dritte nach Branche

in Mia. CHF



Total 3,6

- Bau: 1,32
- Betriebsmittel/Dienstleist.: 0,85
- Rollmaterial: 0,64
- Bahntechnik: 0,53
- Informatik: 0,26

Mitarbeitern Büroplätze an zentraler Lage beim Bahnhof anbieten können. Gleichzeitig sind die Bahnhöfe an exponierter Zentrums- und Lage nicht nur für die SBB, sondern ebenso für die Standortgemeinden imageprägende Visitenkarten. Entsprechend pflegt und entwickelt die SBB diese Standorte. Reisende und Anwohner schätzen dies in hohem Masse: Die RailCity-Bahnhöfe der SBB bieten sich als moderne, attraktive Einkaufs- und Dienstleistungszentren an. ShopVille-RailCity Zürich ist heute das viertgrösste Shoppingcenter der Schweiz.

Tourismus profitiert von der Bahn.

Auch im Freizeit- und Tourismusbereich ist die SBB nicht wegzudenken. Einheimische Kunden und internationale Gäste schätzen das Bahnangebot in der Schweiz und nutzen es.

- Immer mehr Reisende profitieren vom dichten Zugangebot der SBB auch in der Freizeit. Insbesondere zumeist junge Nachtschwärmer, Tagesausflügler, aber auch die Besucherinnen und Besucher von Kultur- und Sportveranstaltungen fahren immer öfter mit der SBB.
- 2010 profitierten erstmals mehr als zwei Millionen Kundinnen und Kunden von den RailAway-Kombi-Angeboten der SBB, 15 % mehr als im Vorjahr. Begehrt waren namentlich «Snow'n'Rail»-Angebote in Skigebiete mit kombinierten Tickets für Anreise und Bergbahnen sowie kombinierte

Angebote in den Bereichen Kunst und Events. Zugenommen haben auch Freizeitausflüge in die Natur.

- Im Rahmen der 2010 lancierten Freizeitkampagne freuten sich im ersten Jahr über 720 000 Kundinnen und Kunden gemeinsam mit «Sergio, Benoît und Beat» – den Promotoren der Freizeitkampagne – über die attraktiven Sonderangebote der SBB und nutzten die Chance, schnell und günstig in andere Gegenden und Kulturen unseres vielfältigen Landes einzutauchen und Neues zu erleben.

Insgesamt ist die SBB ein wichtiger Pfeiler in der Wertschöpfungskette des Reise- und Tourismuslandes Schweiz. Dieser Sektor steuert mit einer Bruttowertschöpfung von CHF 28 Mia. rund 6 % an das Bruttoinlandprodukt bei. Von jedem Franken aus Exporteinnahmen der Schweiz stammen acht Rappen aus dem Tourismus. Damit belegt der Sektor hinter den Branchen Metall/Maschinen, Chemie und Uhren den vierten Platz. Rund 335 000 Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt vom Fremdenverkehr ab. Das entspricht jedem zehnten Arbeitsplatz in der Schweiz.

Innerhalb des Tourismussektors spielt der Transport eine bedeutende Rolle: Ein Fünftel der gesamten touristischen Wertschöpfung wird im Transportbereich erarbeitet.

Auch im Tourismus sind eine leistungsfähige Infrastruktur und – damit verbunden – die gute Erreichbarkeit Schlüsselfaktoren für den Erfolg. Eine gute Erschliessung einer Tourismusdestination durch den Öffentlichen Verkehr ist ein zentraler Treiber für die Entwicklung der touristischen Region.

So führte etwa die Eröffnung des Vereinatunnels zwischen Klosters und Sargliains 1999 zu einem überdurchschnittlichen An-

stieg der Zahl der touristischen Übernachtungen in der Region Unterengadin im Vergleich zu anderen Tourismusregionen.

Gleiches zeigte sich im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 2007, der die Bahnreise zwischen Bern und dem Oberwallis um eine Stunde verkürzte. Walliser Tourismusdestinationen verzeichneten innert zweier Jahre eine Verdoppelung der Zahl der Tagestouristen in ihrem Gebiet.

Risk Management

Die SBB betreibt ein unternehmensweit koordiniertes Risikomanagement mit dem Ziel, Risiken frühzeitig zu erfassen, zu beurteilen und zu steuern. Sie richtete 2010 das Risikomanagement neu aus. Der Verwaltungsrat verabschiedete im Juli die Risk Policy der SBB. Diese regelt Rolle und Aufgaben der Risk-Management-Beteiligten und legt den Corporate-Risk-Management-Prozess fest. Ausführungsbestimmungen konkretisieren die Risk Policy und definieren unter anderem die konzerneinheitliche Risikobeurteilungsmethodik. Die Risk Policy bildet die Grundlage für ein konzernweites durchgängiges Risk-Management-System.

Das neue Risk-Management-System auf Stufe Konzern baut auf die Risk Reports der Divisionen und der Fachfunktionen auf:

- «Risk Owner» auf verschiedenen Stufen der Divisionen und in Fachfunktionen erfassen und beurteilen in ihrem Bereich vorhandene Risiken systematisch und steuern sie mit geeigneten Massnahmen.
- «Risk Manager» unterstützen die «Risk Owner» methodisch und prozessual.
- Die «Risk Reports» aus den Divisionen und Fachfunktionen werden auf Stufe Konzern zu einer Konzernrisikosicht verdichtet. Ergänzend dazu dienen auch strukturierte Interviews mit Risk Ownern – auch mit allen Mitgliedern der erweiterten Konzernleitung – sowie eine vertiefte Diskussion in der Konzernleitung. Auf dieser Basis wird der «Corporate Risk Report» erstellt.
- Die Mitglieder der erweiterten Konzernleitung sind eng eingebunden in den Risk-Management-Prozess: Einerseits vertreten sie als Verantwortliche den Risk Report ihres Bereichs persönlich, andererseits nehmen sie als Mitglied der Konzernleitung die Beurteilung der Konzernsicht vor.
- Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr einen Risikoausschuss geschaffen, der sich mit der Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie mit der Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk-Management-Grundsätze und -Aktivitäten befasst.

Der Verwaltungsrat genehmigte im Februar 2010 den Corporate Risk Report 2009. Nach der Verabschiedung der neuen Risk Policy durch den Verwaltungsrat wurde im zweiten Halbjahr 2010 der Corporate-Risk-Management-Prozess nach der neuen Methodik durchgeführt.

Im November genehmigte die Konzernleitung den Corporate Risk Report 2010. Die Verabschiedung durch den Verwaltungsrat ist für März 2011 vorgesehen.

SBB – wir bewegen die Schweiz.

Die Schweiz belegt in internationalen Vergleichen zur Standort- und Lebensqualität regelmässig einen Spitzenplatz. So war unser Land gemäss dem World Competitiveness Ranking des World Economic Forums (WEF) auch 2010 weltweit das «wettbewerbsfähigste Land» – und dies auch «dank ausgezeichneten Werten in der Kategorie Infrastruktur».

Dass die Schweiz international so gut bewertet wird, liegt unter anderem an der Leistung der SBB und deren Beitrag zur Schweiz als attraktivem Lebensraum, Wirtschaftsstandort und Tourismusland. Qualität und Zuverlässigkeit sind die Werte, für die unser Land weitherum geachtet und geschätzt wird. Es sind auch die Werte, für welche die SBB tagtäglich einsteht.

Sicherheit auf hohem Niveau.

Die Sicherheit von Kunden und Mitarbeitenden liegt uns am Herzen. Auch 2010 blieb die SBB von schweren Zugunfällen verschont. Insgesamt konnten wir die Sicherheit auf hohem Niveau halten. Allerdings stieg die Zahl der mittelschweren Zusammenstösse gegenüber dem Vorjahr deutlich an.

Die SBB blieb 2010 von schweren Unfallereignissen, bei denen Kundinnen und Kunden bei Zugzusammenstössen oder Entgleisungen schwer verletzt oder gar getötet worden wären, verschont. Es war bereits das siebte Betriebsjahr in Folge, in dem es zu keinem solch schweren Unfall kam. Weniger Glück hatten wir bei den Arbeitsunfällen. Am 15. Oktober 2010 wurde ein SBB Mitarbeiter in Zürich Mülligen bei einem Rangierunfall tödlich verletzt.

Im Berichtsjahr 2010 wurden – gemessen nach Kriterien, die der Bund als Eigner der SBB festlegt – insgesamt 23 Zusammenstösse und Anpralle von Zügen mit mittlerem Ausmasspotenzial registriert. Das sind deutlich mehr als im Vorjahr (12). Auf eine Million Trassenkilometer kam es somit zu 0,15 Ereignissen. Dieser Wert liegt im Durchschnitt der letzten vier Jahre. Auch 2010 blieb die Zahl dieser Ereignisse unter der Vorgabe des Bundes von maximal 0,19 Ereignissen pro Million Trassenkilometer. Der Bund als Eigner gibt der SBB als Ziel vor, den heutigen hohen Sicherheitslevel mindestens zu halten. Dieses Ziel wurde erreicht.

17 der 23 erwähnten Zusammenstösse wurden von Dritten mit Strassenfahrzeugen verursacht, 13 davon an Bahnübergängen. Bei weiteren vier Zusammenstössen waren die Ursachen ein ins Profil ragender Bagger, ein Kommunalfahrzeug auf einem Perron, ein Auto auf den Geleisen (Suizid) sowie ein auf Abwege geratenes Trike (Dreiradtöff). Die 17 Ereignisse sind auf Fehlverhalten von Strassenverkehrsteilnehmern zurückzuführen.

Bei vier Zusammenstössen waren mehrere Züge (bzw. Rangierkompositionen und abgestellte Fahrzeuge) beteiligt, in einem Fall kollidierte ein Zug mit liegengebliebenem Werkzeug einer Gleisbaustelle, in einem anderen prallte ein Regionalzug aufgrund ungenügender Bremsleistung auf einen Prellbock.

Die SBB verzeichnete 2010 auf ihrem Netz insgesamt drei potenziell gravierende Ereignisse:

- Auf einer Rangierfahrt überfuhr ein Zug der SBB bei St.-Maurice VS zwei geschlossene Zwergsignale und geriet in

die eingestellte Fahrstrasse eines Regionalzuges. Bei der Kollision entgleiste ein leerer Wagen des Rangierzuges. Verletzt wurde niemand.

- Ein Frühzug der Zürcher S-Bahn fuhr bei der Ausfahrt aus dem Zürcher Hauptbahnhof auf eine stehende Komposition des Baudienstes auf. Mehrere Personen wurden leicht verletzt. Es entstand grosser Sachschaden.
- In Brig kollidierten zwei Güterzüge von BLS und Crossrail frontal. Ursache war die Missachtung eines Haltesignals, das nicht gesichert war. Verletzt wurde niemand, doch entstand erheblicher Sachschaden.

Nicht eingerechnet sind hier Bagatellkollisionen von Zügen mit kleineren Gegenständen und geringem Risikopotenzial, etwa im Schienenbereich liegende Velos oder Einkaufswagen. Rechnet man diese Bagatellfälle dazu, ergaben sich 2010 durchschnittlich 1,48 Zusammenstösse pro Million Trassenkilometer (2009: 1,33).

2010 ereigneten sich insgesamt drei Entgleisungen von Zügen. 2009 waren es ebenfalls drei gewesen. In allen Fällen kam es nur zu Sachschaden. Dies entspricht 0,02 Entgleisungen pro Million Trassenkilometer. Auch dieser Wert liegt deutlich unter der vom Bund festgesetzten Maximalvorgabe von 0,05 Entgleisungen pro Million Trassenkilometer. Der betreffende Durchschnittswert über die letzten vier Jahre beträgt 0,03.

Keine Zunahme der Personunfälle.

Die Zahl der Personunfälle mit fahrenden Zügen, bei denen Reisende und Dritte in Bahnhöfen und Haltestellen betroffen waren, blieb 2010 mit sieben Fällen gleich wie im Vorjahr. Vier dieser Unfälle ereigneten sich bei Zugabfahrten. In zwei Fällen kam es bei der Türschliessung zu Unfällen; die zwei betroffenen Personen wurden schwer verletzt. In einem Fall fuhr ein Zug ohne Bereitschaftsmeldung des Zugpersonals ab; dabei wurde eine Person leicht verletzt. Im vierten Fall brach eine Person zusammen und fiel unmittelbar vor Abfahrt des Zuges zwischen Zug und Perron. Das Opfer erlitt dabei tödliche Verletzungen.

Drei Personenunfälle waren auf zum Teil erhebliches Selbstverschulden der Opfer zurückzuführen. Ein Jugendlicher verunfallte, weil er sich am abfahrenden Zug abstützte und dabei zwischen Zug und Perronkante geriet; er wurde schwer verletzt. In zwei Fällen kam es zum Unglück, weil sich Personen trotz markierter Sicherheitslinie zu nahe an der Perronkante aufhielten. Beide Betroffenen wurden tödlich verletzt.

Die SBB hat in den letzten Jahren umfangreiche Massnahmen realisiert, um Personenunfälle möglichst zu verhindern: technische Massnahmen an älterem Rollmaterial ebenso wie bauliche und organisatorische Vorkehrungen an Bahnhöfen. Daneben führen wir aktiv Informationskampagnen an Schulen durch, mit denen wir die Jugendlichen für die Gefahren und Risiken sensibilisieren. An Orten, wo häufig unerlaubt Gleise überschritten werden, wurde die Präsenz von Bahnpolizei und Sicherheitsdiensten verstärkt. Trotz all dieser Massnahmen bleibt indes die Erkenntnis, dass es zur Gewährleistung von Sicherheit immer auch Selbstverantwortung braucht.

Die Zahl der auf dem SBB Netz verübten Suizide und Suizidversuche bewegte sich mit 150 Fällen auf dem Niveau der Vorjahre (2006–2009: 151).

Sanierung von Bahnübergängen läuft weiter.

An Bahnübergängen kam es wie im Vorjahr zu 16 Unfällen. Zwölf Unfälle ereigneten sich an gesicherten Bahnübergängen. Von den vier Unglücken an unbewachten Bahnübergängen betrafen zwei die Seetallinie zwischen Luzern und Lenzburg, eines die Bahnstrecke im Val-de-Travers, und ein Unfall ereignete sich auf einem Anschlussgleis. Die vier Bahnübergänge waren nur mit einem Andreaskreuz ausgerüstet.

Die zwölf Unfälle an gesicherten Bahnübergängen waren auf Fehlverhalten von Strassenverkehrsteilnehmern zurückzuführen. So missachteten Autofahrer etwa das Blink- oder Warndrehlicht oder versuchten auf dem Bahnübergang zu wenden, schlitterten auf vereister Fahrbahn auf die Geleiseanlagen oder waren mit abgestorbenem Motor auf dem Bahnübergang blockiert. Zu einem Unfall kam es, weil jemand ein Auto ohne Kennzeichen mitten auf dem Bahnübergang parkiert hatte. Bei zwei dieser zwölf Unfälle wurde je ein Verkehrsteilnehmer verletzt. Reisende kamen nicht zu Schaden.

Auch 2010 trieb die SBB die Sicherung von Niveauübergängen voran und sanierte 25 zuvor unbewachte Bahnübergänge. Gemäss Vorgabe des Bundes sind bis Ende 2014 alle unbewach-

ten Bahnübergänge zu sichern oder aufzuheben. Bei der SBB sind dies derzeit noch 65 Bahnübergänge.

Die Sicherheitskultur der SBB im Wandel.

Aufgrund einer Serie schwerer Unfälle im Jahr 1994 machte sich die SBB daran, ihre Sicherheitskultur systematisch zu verbessern. In einer ersten Phase wurden die grössten Risiken in der Arbeitssicherheit eruiert und umfangreiche Massnahmen ergriffen. Klare Vorgaben für die Tragpflicht der persönlichen Schutzausrüstung oder die Sensibilisierung von Kadern führten dazu, dass die Zahl der Berufsunfälle innerhalb weniger Jahre nahezu halbiert werden konnte. In einer zweiten Etappe wurde eine landesweite «Stop Risk»-Kampagne lanciert. Die Mitarbeitenden wurden für Gefahren und Risiken am Arbeitsplatz sensibilisiert. Dabei wurde auf allen Stufen der Unternehmung die Eigenverantwortung und dadurch ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein aller Mitarbeitenden gefördert.

Das hohe Sicherheitsniveau ist ein wichtiges Markenzeichen der SBB. Unsere Kundinnen und Kunden verlassen sich auf uns und unsere hohe Sicherheit. Auch in den kommenden Jahren wird die SBB sich konsequent für die Sicherheit engagieren. Damit die Sicherheit noch weiter verbessert werden kann, muss jedes Team innerhalb der SBB Sicherheitsverantwortung übernehmen. Das Motto der neuen Sicherheitskultur lautete 2010 «Sicherheit ist Teamwork».

Pfeiler dieser Kultur sind Fairness, Kommunikation und die Bereitschaft zum gemeinsamen Lernen. Die SBB versteht sich als lernende Organisation und bekennt sich dazu, dass Fehler in einem komplexen System nie ganz vermeidbar sind. Fehler werden als Chancen genutzt, um als Organisation zu lernen, wie wir sicher bleiben und noch sicherer werden können.

Ziel ist es, dass alle Teammitglieder sorgsam aufeinander achten, Gefahren gemeinsam aus dem Weg räumen und sich gegenseitig austauschen. Dazu gehört auch, dass man über Beinaheereignisse offen sprechen kann, ohne gleich Sanktionen befürchten zu müssen. Dadurch werden die Sicherheit der Prozesse, die generelle Arbeitsweise und schliesslich die gesamte Leistung der SBB kontinuierlich verbessert.

In sogenannten Sicherheitswerkstätten erarbeiten Vorgesetzte mit ihren Mitarbeitenden in Führungs- oder Teammeetings Themen im Bereich Sicherheit. Die Teams hinterfragen ihre eigene Sicherheitssituation und ihr Verhalten kritisch, stellen fest, wo Verbesserungsbedarf besteht und erarbeiten konkrete Mass-

nahmen. Die Überprüfung der Massnahmen und deren Umsetzung erfolgt jeweils in der darauf folgenden Sequenz. 2010 wurden im ganzen Unternehmen auf allen Hierarchiestufen insgesamt 2000 Sicherheitswerkstätten durchgeführt.

Die 2010 eingeführte Methode für Ereignisanalysen fokussiert bei Ereignissen und Beinaheunfällen nicht nur auf Ursachen. Hintergründe, Umfeld, Vernetzung von weiteren beitragenden Faktoren werden als ebenso wichtig berücksichtigt. Diese und weitere umfangreiche Massnahmen in der Betriebssicherheit, verbunden mit dem Auf- und Ausbau eines integralen Sicherheitsmanagementsystems, sind die Basis des heute hohen Sicherheitslevels der SBB.

Schutz von Fahrgästen und Personal vor Gewalt.

Gewalt und Vandalismus sind ein Problem der Gesellschaft. Zu den Hauptaufgaben der Security bei der SBB gehört der Schutz von Fahrgästen und Mitarbeitenden vor Gewalt und Aggressionen. Die SBB unternimmt dabei grosse Anstrengungen, damit die Kundinnen und Kunden sich sicher fühlen. Dazu gehört auch der Schutz von Anlagen und Immobilien vor Vandalismus.

2010 kam es wiederum zu gewalttätigen Auseinandersetzungen im öffentlichen Raum am Rande von publikumsintensiven Sportveranstaltungen wie Fussball und neuerdings auch Eishockey. Sorgen bereiteten uns auch Auseinandersetzungen zwischen rivalisierenden Gruppierungen von Jugendlichen sowie Gewaltanwendungen im Zusammenhang mit übermässigem Konsum von Alkohol und Drogen.

Gesamthaft gingen die gewalttätigen Ereignisse im Umfeld der SBB – entgegen der gesamtschweizerischen Entwicklung – leicht zurück. Insgesamt nahmen in der Schweiz die Gewaltdelikte in den letzten Jahren zu, insbesondere die Jugendgewalt. Zudem beeinflussten die mediale Berichterstattung und die grosse öffentliche Aufmerksamkeit für Aggressionen und Gewalt im öffentlichen Raum das subjektive Sicherheitsgefühl unserer Kundinnen und Kunden negativ. Die SBB kämpft mit dem bewährten Massnahmenverbund von Transportpolizei, privaten Sicherheitsdiensten, Videoüberwachung und Gewaltpräventionsprogramm («RailFair») dafür, dass sich unsere Kundinnen und Kunden wohlfühlen bei uns.

Rückläufig war im zurückliegenden Geschäftsjahr auch die Zahl der Tötlichkeiten gegenüber dem Personal. Es kam insgesamt zu 15 % weniger solcher Ereignisse. Bei etlichen Jugendlichen

und jungen Erwachsenen liegt die Hemmschwelle zur Gewalt gegen Mitarbeitende der SBB aber nach wie vor tief. Sorge bereitet insbesondere die zunehmende Intensität, mit der Übergriffe verübt werden – insbesondere durch den Einsatz von Waffen und gefährlichen Gegenständen wie Baseballschlägern, Flaschen oder Steinen. Oftmals erfolgen die Übergriffe ohne Vorwarnung und ohne ersichtlichen Grund.

2010 setzte die SBB unter anderem die folgenden Massnahmen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit von Zug- und Lokpersonal gegen Übergriffe um:

- laufende Anpassungen der Einsatztaktik der Transportpolizei, u. a. auch in Zusammenarbeit mit der Militärpolizei auf Zügen mit Angehörigen der Armee
- Einbezug des Lokpersonals in die Absprachen mit dem Zugpersonal in regionalen Sicherheitszirkeln
- Fortsetzung und laufende Anpassung der integralen Doppelbegleitung der kritischen Frühzüge sowie die Begleitung dieser Züge durch Personal der Securitas AG. Die Doppelbegleitung durch Zugpersonal oder mit Unterstützung der Securitas AG hat sich im Jahr 2010 bewährt und wird im kommenden Jahr weiter ausgebaut.

All diese bestehenden und künftigen Anstrengungen sind mit hohen finanziellen Aufwendungen verbunden.

Der Verwaltungsrat der SBB entschied im Berichtsjahr, die Transportpolizei per 1. Januar 2011 vollständig in die SBB zu integrieren. Die SBB erfüllt damit die gesetzlichen Vorgaben, welche sich aus dem im Juni 2010 vom Parlament verabschiedeten Gesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im Öffentlichen Verkehr (BGST) ergeben. Das Gesetz unterscheidet zwischen einem Sicherheitsdienst und einer eigentlichen Transportpolizei mit hoheitlichen sicherheitspolizeilichen Kompetenzen. Dabei darf es sich bei der Transportpolizei nicht um eine private Organisation handeln. Die SBB schuf bereits Anfang 2010 die Voraussetzung für eine Integration der Bahnpolizei ins Unternehmen, indem die polizeilichen Tätigkeiten aus der Securitrans AG herausgelöst und in die neue SBB Transportpolizei Schweiz AG überführt wurden.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) kündigte den Vertrag mit der SBB für das bestehende Randstundenkonzept. Anstelle der Zugchefs, die bisher nach 21 Uhr in der Zürcher S-Bahn zum Einsatz kamen, kommt künftig vermehrt der Sicherheitsdienst zum Zug. Damit tragen ZVV und SBB den gesellschaftlichen Veränderungen und den Bedürfnissen der Reisenden Rechnung.

Unter der Leitung der Transportpolizei arbeiten künftig die Transportpolizei, ein neuer speziell ausgebildeter Sicherheitsdienst, die Präventionsassistenten und das Kontrollpersonal noch enger zusammen. Die Einsätze dieser Fachleute werden noch gezielter über alle Verkehrsmittel koordiniert, wobei sich die Einsatzsequipen sowohl um die Sicherheit als auch um die Ticketkontrollen kümmern. Neu werden auch Bahnhöfe und Busunternehmen in die Touren miteinbezogen. Bis Ende 2012 soll die neue Organisation aufgebaut sein und den angestrebten Quantensprung zur Steigerung der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls ermöglichen.

Alle Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit basieren auf verbindlichen Grundsätzen des Verwaltungsrates SBB zur Sicherheit (Safety und Security). Zwei Fachbereichsrichtlinien der SBB im Bereich Safety und Security ordnen unter anderem die Verantwortung für die Sicherheit im Unternehmen klar zu. Folgende Punkte sind in den Sicherheitsgrundsätzen des Verwaltungsrates der SBB festgeschrieben:

- Das hohe Sicherheitsniveau halten: Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagementsystem (SMS) sorgt die SBB dafür, dass der erreichte hohe Standard für Kunden und Personal erhalten bleibt. Dabei werden alle Stufen der

Entwicklung und Umsetzung der Dienstleistungen durch die SBB hinsichtlich Sicherheit und Gesundheit überprüft. Das Sicherheitsniveau entspricht den Vorgaben des Bundes als Eigner der SBB. Durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Risiken 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 so eine Beherrschung der Restrisiken. Die Fokussierung auf Massnahmen mit einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis stellt sicher, dass das Sicherheitsniveau gehalten und gezielt verbessert werden kann.

- Sicherheitskultur im Zentrum: Die SBB pflegt eine Sicherheitskultur, die einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung und Verbesserung des Sicherheitsniveaus leistet. Zentraler Grundsatz ist es, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter für die Sicherheit mitverantwortlich ist und sich alle im Team gegenseitig unterstützen. Dazu gehört auch die Vorbildfunktion aller Mitarbeitenden und insbesondere der Führungskräfte.
- Sicherheitskommunikation: Die SBB führt intern und extern einen offenen Sicherheitsdialog.

Fehlermanagement

Die SBB ist bestrebt, festgestellte Sicherheits- und Qualitätsmängel rasch zu beheben. Damit dies funktioniert, müssen von den Mitarbeitenden Feststellungen gemeldet und von den übergeordneten Stellen die notwendigen Massnahmen ergriffen werden. Ein rasches Feedback an die Meldenden ist dabei wichtiger Bestandteil dieses Prozesses.

Es hat sich gezeigt, dass der Prozess noch nicht in allen Teilen optimal funktioniert. Einerseits bemängelten Mitarbeitende, dass auf Meldungen und Verbesserungsvorschläge teilweise kein Feedback erfolgt oder keine Massnahmen ergriffen worden seien. Andererseits erfolgte die Eskalation nicht immer gemäss dem vorgesehenen Prozess.

Um den Dialog zwischen Mitarbeitenden und ihren Vorgesetzten zu Sicherheitsfragen zu erleichtern und die Eskalation an die richtigen internen Stellen zu leiten, ergriff die Konzernleitung Massnahmen. Das heute bestehende Meldetool wurde angepasst, sodass der Stand der Bearbeitung einer Meldung jederzeit eingesehen und direkt aus dem Tool auch ein Feedback gegeben werden kann. Zudem wurden Melde- und Eskalationswege noch klarer beschrieben und kommuniziert. Den Mitarbeitenden stehen für ihre Meldungen vier Eskalationsstufen zur Verfügung – vom direkten Vorgesetzten bis zur Konzernleitung. Die Einhaltung der definierten Eskalationsregeln wird auch mit den Sozialpartnern vereinbart.



Nicolas, 14, Crans-Montana

«Hätte ich als Lokführer
noch Zeit für Fussball?»

Lokführerinnen und Lokführer tragen eine grosse Verantwortung. Rund um die Uhr und zu jeder Jahreszeit kommen sie zuverlässig ihrer Aufgabe nach. Umso wichtiger ist es, dass sie sich in ihrer Freizeit gut erholen können: mit der Familie, mit Freunden, beim Sport.

Die SBB ist die viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz. Sie bildet jährlich über 1200 Lernende in 18 verschiedenen Berufen aus – vom Gleisbauer über die Informatikerin oder Automatikerin bis hin zum Kaufmann Reisebüro. Zur vorausschauenden Personalpolitik der SBB gehört auch, dass Führungskräften Teilzeitmodelle angeboten werden.



sann

STÄDTER

30

- A TRANSALP, 1-2 Zürich-Lin.
- B RAILJET
- P1-2 Zürich-Linz 1
- D WIENER WALZER
- M Zürich-Praha

Les Ponts-de-Martel

Noiraigue

Boudry

Neuchâte.

Le Locle

CH HB

Tag	Legen	Wie viel
Wochenende	in	Wochen
Freitag & Samstag	oder	Donnerstag
Wochen	an	Wochenenden
Freitag & Samstag	oder	Donnerstag

Ausblick

Die SBB steht vor grossen Herausforderungen.

Zwei Fragen prägen die aktuelle verkehrspolitische Diskussion in unserem Land: Wie viel Mobilität brauchen wir? Und: Wie finanzieren wir sie? Beide Fragen sind virulent und müssen rasch beantwortet werden. Die SBB steht in der Pflicht, mit unternehmerischen Mitteln und intelligenter Weiterentwicklung von Produktivität und Effizienz die Leistungsfähigkeit des Systems Bahn auch in der Zukunft zu sichern. Um die geforderten Leistungen erbringen zu können, braucht es zwingend den notwendigen unternehmerischen Handlungsspielraum. Denn wir müssen die finanziellen Mittel für die anstehenden Investitionen – insbesondere in neues, noch leistungsfähigeres Rollmaterial – am Markt erwirtschaften können.

Die SBB steht vor grossen Aufgaben. 2011 müssen wir die Weichen richtig stellen, damit wir unseren Kundinnen und Kunden weiterhin ein Angebot offerieren können, das sie gerne und in grosser Zahl nutzen.

Studien zeigen, dass die Mobilität und die Nachfrage im Personenverkehr auch in den kommenden Jahren weiter stark, in den urbanen Räumen sogar überproportional zunehmen werden. Drei Faktoren begründen diese Entwicklung: Erstens wird der Anteil der aktiven und mobilen Menschen in der Bevölkerung weiterhin ansteigen. Sowohl der Berufsverkehr, wo der Trend zu längeren Distanzen zwischen Wohnort und Arbeit anhält, wie auch der Freizeitverkehr werden in den nächsten Jahren weiter zulegen. Zweitens werden die knappen Kapazitäten auf der Strasse insbesondere in den grossen Agglomerationen das Umsteigen auf die Bahn zusätzlich beschleunigen. Und drittens dürfte auch die in weiten Bevölkerungskreisen erhöhte Sensibilität für Umweltfragen in den kommenden Jahren neue Kundinnen und Kunden auf die Bahn bringen. Auch beim Güterverkehr gehen die Prognosen in diese Richtung, die Hintergründe sind praktisch dieselben.

Das sind aus Sicht der SBB positive Perspektiven, die uns grosse Chancen eröffnen. Wir freuen uns darüber, dass immer mehr Menschen unsere Angebote nutzen – im Personenverkehr ebenso wie beim Güterverkehr und in den Bahnhöfen. Wir freuen uns insbesondere auch darüber, dass wir – wenn wir unsere Arbeit gut machen – einen grossen und künftig noch grösseren Beitrag leisten können für die erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung dieses Landes.

Kein Zweifel: Die Bedeutung der Bahn und des Öffentlichen Verkehrs wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Weil die Nachfrage nach Mobilität weiter wachsen wird, dürfte die Zahl der Reisenden in SBB Zügen bis 2030 signifikant zunehmen. Dies ergibt einen Investitionsbedarf in neues Rollmaterial im Umfang von rund CHF 20 Mia. Für den Substanzerhalt und die Weiterentwicklung der Infrastrukturen stehen Investitionsbegehren von mehr als CHF 40 Mia. im Raum. Mit den aus heutiger Sicht zur Verfügung stehenden Finanzierungsinstrumenten öffnet sich eine markante Finanzierungslücke. Fest steht, dass diese Mittel nur unter grössten Anstrengungen aller Beteiligten – also der SBB selbst, der öffentlichen Hand und der Kundinnen und Kunden – aufgebracht werden können.

Die Bedeutung der Bahn und des Öffentlichen Verkehrs wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

Grosse Verantwortung für die SBB.

Die SBB steht in der Pflicht und hat die Aufgabe, mit eigenen unternehmerischen Massnahmen mitzuhelfen, dass das System Bahn auch in der Zukunft erfolgreich funktioniert.

Angesichts der beschränkten finanziellen Mittel ist die SBB gehalten, Produktivität und Effizienz laufend weiter zu steigern. In den für den Konzern defizitären Unternehmensteilen verfolgt sie Massnahmen, um auf einen unternehmerisch nachhaltigen Weg zu gelangen. Insbesondere im Güterverkehr setzt sie die mit der Ausgliederung von SBB Cargo International begonnenen Arbeiten fort, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. In den profitablen Bereichen tätigt die SBB Investitionen, um ihre künftige Ertragskraft zu sichern und zu verbessern.

Eine konsequente Priorisierung der Investitionen ist unerlässlich. Dabei spielen neben der Realisierbarkeit und der Wirtschaftlichkeit für die SBB auch der volkswirtschaftliche Nutzen, der Kundennutzen und die Aufwärtskompatibilität mit weiteren Ausbauschritten eine zentrale Rolle.

Dazu braucht es zwingend den entsprechenden unternehmerischen Handlungsspielraum. Die SBB muss die finanziellen Mittel für die anstehenden hohen Investitionen insbesondere in neues, noch leistungsfähigeres Rollmaterial am Markt erwirtschaften können. Die SBB ist auf Rahmenbedingungen angewiesen, die es dem Unternehmen ermöglichen, die dafür nötigen Gewinne zu erzielen – auch als Voraussetzung dafür, dass neue und lohnende Wachstumsfelder erfolgreich erschlossen werden.

Viel Geld und viel Zeit sind die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Bahnangebotes. Infrastruktur und Rollmaterial sind teuer – nicht nur bei der Anschaffung, sondern auch im Unterhalt. Die Planung neuer Infrastrukturvorhaben dauert mindestens zehn Jahre. Und auch beim Rollmaterial liegen in der Regel mindestens ein halbes Dutzend Jahre zwischen Idee und Inbetriebnahme.

Damit die Investitionen im nötigen Umfang getätigt werden können, braucht es Planungssicherheit. Aus SBB Sicht müssen insbesondere die hohen Investitionen in modernes und kundenfreundliches Rollmaterial und Angebotsausbauten im Regionalverkehr mit einem Vertrag mit den Bestellern abgesichert sein.

Der Blickwinkel ist auch über die SBB hinaus zu öffnen. Der Öffentliche Verkehr ist sowohl entsprechend den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden als auch entsprechend den Leitlinien der Raumplanung weiterzuentwickeln. Als Systemführerin kommt der SBB darin eine besondere Bedeutung zu.

Neben der Eisenbahn und dem Öffentlichen Verkehr gibt es noch andere wichtige Bundesaufgaben – etwa beim zur Bahn komplementären Strassensystem –, wo ebenfalls ein grosser Finanzbedarf besteht. Hier sind Synergien konsequent zu nutzen.

Die SBB verfolgt im Personen- wie auch im Güterverkehr den Ansatz der kombinierten Mobilität mit dem Ziel, die insgesamt knappen Ressourcen optimal einzusetzen. Auch im Interesse der Raumentwicklung gilt es, noch vermehrt eine integrale Betrachtung der beiden Verkehrsträger zu pflegen. Für die Bahn spricht bei entsprechender Nachfragedichte ihr grosser wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Nutzen.

Die grossen Herausforderungen bei der Finanzierung werden künftig den Druck auf die Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs noch verstärken und die Realisierung von Synergiegewinnen unerlässlich machen. Im europäischen Marktumfeld sind die Schweiz und die Schweizer Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs relativ kleine Akteure. Eine Bündelung der Kräfte könnte die Marktposition stärken.

Finanzierung der Infrastruktur: Gemeinsam die Herausforderungen meistern.

Im Januar 2011 hat der Bundesrat die Weichen für die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz gestellt. Auch der Bundesrat geht davon aus, dass die Mobilität weiterwächst und dass die bestehenden Einnahmequellen für die Bewältigung der Aufgaben auf Schiene und Strasse nicht genügen. Einen wachsenden Finanzbedarf ortet die Landesregierung sowohl beim Ausbau der Verkehrsnetze wie auch beim Betrieb und Unterhalt dieser Netze.

Tariferhöhungen sollen differenziert ausgestaltet werden und sich an Qualität und Kosten des Angebots orientieren.

Der Bundesrat sieht vor, den bestehenden Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) durch einen neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu ersetzen. Aus diesem Fonds sollen Ausbau und Unterhalt des Schienennetzes finanziert werden. Alimentiert würde der BIF – neben allfälligen neuen Quellen – aus den bisherigen Einnahmequellen des FinöV und mit den bisher in der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB festgelegten Bundesmitteln für den Unterhalt.

Die SBB unterstützt den Vorschlag, den FinöV-Fonds durch einen umfassenden und zeitlich unbefristeten Bahninfrastrukturfonds abzulösen. Ebenso begrüsst die SBB das Vorgehen, den Ausbau in zeitlich gestaffelten, überschaubaren Paketen zu gestalten, die auf die verfügbaren Mittel und eine Langfristperspektive ausgerichtet sind.

Ausbauseitig sollen aus Sicht der SBB die Prioritäten so gesetzt werden, dass die dringendsten Engpässe beseitigt werden, ein hoher Kundennutzen erreicht wird und der wirtschaftliche Betrieb sowie eine Minimierung der Folgekosten für die öffentliche Hand sichergestellt sind. Die SBB wird sich unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel für eine dementsprechende Priorisierung der Ausbauprojekte einsetzen.

Finanzierungsseitig ist für die SBB entscheidend, dass nicht nur die Infrastrukturfinanzierung, sondern auch das ungelöste Folgekostenproblem beim Unterhalt bzw. beim Betrieb der zusätzlichen Verkehrsangebote angegangen wird. Insbesondere strebt die SBB an, dass ein langfristig verbindliches Planungsinstrument geschaffen wird, mit dem Sicherheit und Transparenz für alle Beteiligten erhöht werden. Bund, Kantone und SBB sollen gemeinsam die voraussichtlich notwendigen Mittel für Ausbau, Betrieb und Unterhalt langfristig prognostizieren und verbindliche Vereinbarungen über die Finanzierung der ungedeckten Folgekosten abschliessen.

Der Bundesrat will auch von den Nutzern des Bahnsystems einen wesentlichen Beitrag an eine nachhaltige Finanzierung erlangen. Aus Sicht der SBB sind Tarifierhöhungen zwar un-

angenehm, aber angesichts der laufenden Verbesserungen und steigenden Kosten des Angebots wohl unvermeidbar. Tarifierhöhungen sollen differenziert ausgestaltet werden und sich an Qualität und Kosten des Angebots orientieren. Nach aktueller Einschätzung werden sich die Mehrbelastungen für die Infrastruktur im Bereich Personenverkehr bis 2017 auf CHF 500 Mio. pro Jahr belaufen und das heutige Jahresergebnis deutlich übersteigen. Tarifierhöhungen dürfen allerdings nicht nur der Finanzierung der Infrastruktur dienen. Die SBB braucht diese Mittel für die Finanzierung des notwendigen Rollmaterials und die nachhaltige Weiterentwicklung des Unternehmens. Im Rahmen eines koordinierten Mobility Pricing ist dabei auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse abgestimmt weiterzuentwickeln.

Strategische Ziele des Bundesrats und Eignerpolitik.

Der Bundesrat hat im Dezember 2010 für die SBB die strategischen Ziele festgelegt, die der Bund als Eigner in den Jahren 2011 bis 2014 erreichen will. Als wichtigste Neuerung setzte der Bundesrat das Ziel fest, im internationalen Güterverkehr, der seit Anfang 2011 von SBB Cargo International betrieben wird, ab 2013 Gewinne zu erwirtschaften. Zudem soll die SBB 2012 ein Konzernergebnis von CHF 402 Mio., einen Free Cash Flow von CHF –25 Mio. erreichen und die Produktivität kontinuierlich erhöhen. Diese Ziele dienen dazu, dass die Investitionen für neues Rollmaterial finanziert, die Pensionskasse weiter saniert und die Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur entsprechend geleistet werden können. Mittelfristig wird von der SBB in allen Bereichen mindestens ein ausgeglichener Cash Flow erwartet.

Im Personenfernverkehr erwartet der Bundesrat von der SBB, dass sie 2012 ein Ergebnis von CHF 276 Mio. und einen positiven Free Cash Flow von CHF 177 Mio. erwirtschaftet, um das Gesamtunternehmen auf eine solide finanzielle Basis zu stellen. Im internationalen Verkehr soll die SBB ihre Marktstellung durch Kooperationen stärken und gute Verbindungen zu wichtigen europäischen Wirtschaftszentren sicherstellen. Um die Infrastrukturfinanzierung nachhaltig zu gewährleisten, muss die SBB den Betrieb der Infrastrukturen so effizient wie möglich gestalten. Im Bereich Immobilien soll das Portfolio nach dem Willen des Bundesrats marktorientiert bewirtschaftet und die Bahnareale sollen gezielt weiterentwickelt werden.

Die Eignerpolitik des Bundes prägt die Unternehmensstrategie der SBB. Die strategischen Ziele des Bundesrates widerspiegeln die dargelegten verkehrspolitischen und finanziellen Herausfor-

derungen. Die Eignerpolitik wird in Zukunft die heutigen Inkonsistenzen zwischen verkehrspolitischen Erwartungen, finanzpolitischen Realitäten und regulatorischen Rahmenbedingungen auch unternehmerisch beseitigen müssen. Ihre Erarbeitung verlangt eine vertrauensvolle und intensive Zusammenarbeit zwischen Eigner und SBB.

Regulatorische Rahmenbedingungen in der Schweiz und im internationalen Marktumfeld.

Die regulatorischen Rahmenbedingungen in der Schweiz und in Europa werden mitentscheidend sein für den künftigen Erfolg der Bahn. Die Vorschläge des Bundesrats zur Finanzierung bauen wesentlich auf einer Anpassung der Trassenpreise auf. Eine zentrale Rolle in der weiteren Entwicklung wird deshalb auch der regulatorische Rahmen für die Anpassung der Tarife spielen. Der Preisüberwacher des Bundes intervenierte im Berichtsjahr und ermöglichte die vom Verband öffentlicher Verkehr VÖV und SBB geplanten Tarifierhöhungen im Personenverkehr nur teilweise. Mit den vom Preisüberwacher tolerierten Preisanpassungen um durchschnittlich 5,9% konnte ein erster Schritt gemacht werden. Um eine nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen, sind aber weitere differenzierte Tarifierhöhungen im gesamten öffentlichen Verkehr nötig. Dazu müssen die Widersprüche zwischen den strategischen Zielen des Eigentümers und den Forderungen des Preisüberwachers beseitigt sowie die gesetzlichen Grundlagen für die Differenzierung angepasst werden.

Im europäischen Schienenverkehr schreitet die Liberalisierung weiter voran. Das «Dritte Eisenbahnpaket» der EU, welches das Schienennetz für den internationalen Personenverkehr öffnet, ist in der EU seit 2010 in Kraft. Allerdings widerspricht die Realität dem Buchstaben des Gesetzes: Gegen mehrere Mitgliedsstaaten laufen Vertragsverletzungsverfahren, weil sie die Vorgaben des europäischen Eisenbahnrechts nicht angemessen umgesetzt haben.

Die zentrale Frage der Finanzierung der Infrastruktur beschäftigt auch die umliegenden Staaten. Die angespannte Lage der öffentlichen Finanzhaushalte zwingt zu Priorisierungen der Projekte. Die Schweiz hat alles Interesse daran, dass dabei auch die staatsvertraglichen Verpflichtungen eingehalten und unsere Anliegen berücksichtigt werden. Unter anderem sind dafür unsere guten Beziehungen mit den Nachbarstaaten und -bahnen von vitaler Bedeutung. So ist es für die Nord-Süd-Achse unerlässlich, dass die Nachbarländer nördlich und südlich der Schweiz die Zufahrten der NEAT rasch realisieren.

Die SBB will für ihre Kunden bis 2030 insgesamt 20 Milliarden Franken in modernes Rollmaterial investieren.

Es ist ein Anliegen der Schweiz, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die EU postulierte in jüngster Zeit die Abkehr von der reinen Verlagerungspolitik hin zum Prinzip der Komodalität – die Idee einer integrierten Verkehrspolitik, die gezielt die Stärken von Schiene, Strasse und weiteren Verkehrsträgern nutzt. Dies entspricht der Zielsetzung der SBB: Wo es sinnvoll ist, soll auch auf die kombinierte Mobilität gesetzt werden. Für die Schweiz ist es bedeutend, dass im internationalen Verkehr eine abgestimmte Verlagerungspolitik realisiert wird. In Anbetracht der Engpässe auf den Strassen und der ökologischen Herausforderungen kann und hat die Schiene einen wesentlichen Beitrag zu leisten.

Knappe Kapazitäten im Personenverkehr.

Das anhaltende Nachfragewachstum im Personenverkehr insbesondere in den Hauptverkehrszeiten stellt Unternehmen und Politik vor grosse Herausforderungen. Vor allem aber belastet die hohe Auslastung der Züge in den Stosszeiten auf bestimmten Strecken zusehends auch unsere Kundinnen und Kunden.

Im Tagesverlauf reisen 50 % der Fahrgäste der SBB innerhalb von 25 % der Betriebszeit. Die hohe Auslastung in den wenigen Stunden der Hauptverkehrszeit belastet das System des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz in hohem Masse und ist mit hohen Kosten verbunden. Deshalb ist es ein Ziel, mit Anreizsystemen die Verteilung der Nachfrage im Tagesverlauf günstiger zu gestalten. Falls es gelingt, dank solcher Lenkungsmaßnahmen die Nachfrage in den Spitzenzeiten um 5 % bis 10 % zu entlasten, können für die öffentliche Hand und damit für den Steuerzahler zusätzliche Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe eingespart werden.

Im Interesse der SBB und ihres Eigners ist ein neues Tarifsysteem, das es erlaubt, die Billettpreise schrittweise der Nachfrage, der Qualität des Angebots und dem dadurch generierten Kundennutzen anzupassen. Zu prüfen sind auch Anreizsysteme für Reisende, die über die notwendige Flexibilität verfügen, ihre Reise ausserhalb der Stosszeiten zu legen. So kann das Platzangebot für jene Kunden erhöht werden, die weniger flexibel

sind und in den Stosszeiten fahren müssen. Gleichzeitig soll mit solchen attraktiven Zusatzangeboten die Gesamtauslastung der Züge verbessert werden. Die Diskussionen werden derzeit unter den Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs und dem in Tariffragen federführenden Verband des öffentlichen Verkehrs (VöV) geführt. In Anbetracht der durch erhöhte Trassenpreise notwendigen, erheblichen Preiserhöhungen sind diese Gespräche zu beschleunigen.

Rollmaterial.

Unsere Kundinnen und Kunden sollen auch in der Zukunft gerne mit der SBB reisen. Sie sollen die Zeit im Zug nutzen und geniessen können. Sie sollen sich gut aufgehoben fühlen. Und gut ankommen. Bis ins Jahr 2030 plant die SBB, insgesamt CHF 20 Mia. in neues und modernisiertes Rollmaterial zu investieren. Damit können wir die Sitzplatzkapazitäten um rund 40 % erhöhen und gleichzeitig den Reisekomfort verbessern. Dazu gehört etwa auch die Ausrüstung unserer Reisewagen mit Steckdosen bei den Sitzplätzen. Heute ist bereits jeder fünfte 1.- und 2.-Klass-Wagen der SBB mit solchen Anschlüssen ausgestattet. Bis 2013 sollen in 1200 weitere Wagen insgesamt 35000 Steckdosen eingebaut werden, sodass dann gut zwei Drittel des SBB Rollmaterials entsprechend modernisiert sind und Sitzplätze zu Arbeitsplätzen werden.

Regionalverkehr.

Die gemeinsam mit den Bestellern erarbeiteten Ausbauten des Regionalverkehrs sind in den Budgets der öffentlichen Hand derzeit nicht abgesichert. Es besteht das Risiko, dass sich in den nächsten Jahren eine Finanzierungslücke zwischen bestellter Leistung und Abgeltung öffnet. Die SBB arbeitet weiterhin an ihrer Produktivität und steht in engem Kontakt mit den Bestellern, um die Lücke mit geeigneten Massnahmen zu schliessen.

Für die Zukunft strebt die SBB langfristige Vereinbarungen mit den Bestellern an, welche die erwarteten ungedeckten Folgekosten von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur abschätzen und deren Finanzierung regeln.

Internationaler Personenverkehr.

National und international wollen wir die Wettbewerbsposition der Bahn gegenüber Flug- und Strassenverkehr in den kommenden Jahren weiter stärken und die Bahnverbindungen im eigenen Land, aber auch im Verkehr mit den Nachbarländern noch attraktiver machen. Dabei kommt grenzüberschreitenden Kooperationen, welche die Weiterentwicklung der Angebots-

dichte und -qualität entlang der Kundenbedürfnisse erlaubt, eine noch grössere Bedeutung zu.

Dank der durchgehenden Elektrifizierung der Eisenbahnverbindung zwischen Zürich und München und der damit verbundenen massiv kürzeren Reisezeit wird die Marktfähigkeit der Bahn zwischen den beiden grossen Agglomerationen deutlich gesteigert werden. Entsprechend planen wir auf diesen Zeitpunkt (ca. 2016), die Zahl der Verbindungen zwischen Zürich und München nahezu zu verdoppeln. Der Ausbau der Oberrheinstrecke, deren Realisierung sich aufgrund von Einspruchverfahren in Deutschland weiter zu verzögern droht, würde die Reisezeit zwischen Basel und Frankfurt um eine halbe Stunde verkürzen. Der weitere Ausbau der TGV-Est-Strecke in Frankreich lässt Paris nochmals näher rücken. Und die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels verkürzt die Reisezeit zwischen Zürich und Mailand um fast eine Stunde.

Gemeinsam mit unseren Partnern wollen wir dieses enorme Potenzial entschlossen nutzen. Wir haben 2010 zusammen mit der Deutschen Bahn die Grundlage für den Ausbau und die Weiterentwicklung des internationalen Personenverkehrs mit Deutschland gelegt. Gleichzeitig wollen wir gemeinsam mit der französischen SNCF die im Rahmen der Marketinggesellschaft TGV Lyria SA etablierte Kooperation vertiefen. SBB und SNCF unterzeichneten im Februar 2011 in Paris einen entsprechenden Kooperationsvertrag, der den zwischen der Schweiz und Paris stetig wachsenden Passagierzahlen Rechnung trägt. Das Angebot wird deutlich erweitert. Zu diesem Zweck baut TGV Lyria eine eigene Flotte auf. Die SBB beteiligt sich an der Finanzierung von 19 TGV-POS-Kompositionen, die dereinst zwischen Zürich, Basel und Paris eingesetzt werden. Wir sind überzeugt, damit Marktanteile zu gewinnen und den Modalsplit gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter zu verbessern.

SBB Cargo International und SBB Cargo.

Mit der Aufteilung unseres Güterverkehrsgeschäfts in eine nationale und eine internationale Gesellschaft haben wir im Berichtsjahr die Voraussetzung geschaffen, die beiden sehr unterschiedlichen Märkte fokussierter zu bewirtschaften. Sowohl für SBB Cargo International wie auch für SBB Cargo wurden klare Leistungs- und Finanzziele definiert. Gemäss den vom Bundesrat festgelegten strategischen Zielen hat SBB Cargo International ab 2013 Gewinne zu erwirtschaften.

SBB Cargo International nahm im Januar 2011 den operativen Betrieb auf mit dem Ziel, als Anbieter von schlanken und inno-

vativen Traktionsleistungen auf der internationalen Nord-Süd-Achse im harten europäischen Wettbewerb die Kostenführerschaft zu übernehmen.

Im schweizerischen Binnenverkehr positioniert sich SBB Cargo im Wagenladungsverkehr mit einem überaus dichten und leistungsfähigen Netzwerk und offeriert ihre Leistungen in hoher Qualität bei Pünktlichkeit, Sicherheit und Ökologie.

Eine effiziente und leistungsfähige «letzte Meile» ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Schienenverkehr der Zukunft. Zentral ist dabei die Anbindung an die grossen Seehäfen, insbesondere an Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg, um die steigenden Containervolumina zu bewältigen.

Der Bund entwickelt für die Schweiz eine Terminalstrategie für den Kombinierten Verkehr als Basis für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs in unserem Land. Die SBB begrüsst dieses Bestreben. Sie plant mit dem Gateway Limmattal einen modernen Terminal zur Stärkung der Marktposition des internationalen Kombinierten Verkehrs sowie zur Anbindung der Schweizer Wirtschaft an internationale Warenströme. Zudem prüft SBB Cargo zusammen mit den Schweizer Rheinhäfen eine leistungsfähige Anlage im Norden von Basel als zweiten intermodalen Terminal.

Der Schweizer Wagenladungsverkehr (WLV) soll im Verbund mit anderen Güterbahnen ein europäisches Netzwerk für Import- und Exportsendungen bilden. Als Teil der 2010 gegründeten Xrail-Allianz und mit bilateralen, internationalen Partnerschaften will SBB Cargo die Qualität im internationalen WLV steigern.

Transeuropäische Schienenkorridore brauchen langfristig eine erhöhte Leistungsfähigkeit. Um diese zu gewährleisten, werden Themen wie z. B. Mischbetrieb oder durchgehende Standards wie Zuggewichte, Zuglängen oder eine Profilhöhe von vier Metern enorm wichtig. Die SBB wird ihren Beitrag für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr leisten.

Entwicklung der Bahnhöfe und der zentralen Areale.

Die Bahnhöfe sind die Visitenkarte der SBB und der Standortgemeinden. Die steigenden Kundenfrequenzen und die sich wandelnden Kundenbedürfnisse bedingen eine kontinuierliche Entwicklung unserer Bahnhöfe. Es gilt, die Bahnhöfe auszubauen und anzupassen an die immer grösseren Kundenströme.

Gleichzeitig wollen wir den Standard der in den Bahnhöfen angebotenen Dienstleistungen stetig verbessern und sie noch kundenfreundlicher gestalten. Dass wir diesbezüglich auf dem richtigen Weg sind, zeigen die Werte der Kundenzufriedenheit: Gegenüber dem Vorjahr wurden in den Bahnhöfen Aspekte wie Sicherheit, Sauberkeit und Angebotsmix besser bewertet.

Im Rahmen der künftigen Planung müssen wir zwingend grosse finanzielle Mittel vorsehen, die es für diese Weiterentwicklung von Bahnhöfen und Publikumsanlagen braucht. Namentlich in den Bahnhöfen Basel und Bern besteht angesichts der bereits heute knappen Kapazitäten in den Publikumsräumen grosser Handlungsbedarf.

Die SBB entwickelt die Areale im Umfeld der Bahnhöfe konsequent weiter und nimmt dabei Rücksicht auf die städtebaulichen Anliegen, auf die Qualität und auf eine durchmischte Nutzung. Die Umgebungen rund um die Bahnhöfe sind Teil des Bahnhofensembles, in dem sich die Kundinnen und Kunden wohlfühlen sollen: Die zentralen Projekte Europaallee Zürich, Basel Südpark, TransEurope Neuchâtel oder Locarno Muralto stehen exemplarisch für die Verantwortung, welche die SBB in diesem Bereich wahrnimmt.

Auch für den Eigenbedarf realisieren wir derzeit zentrale Projekte, so etwa die Erweiterung der Serviceanlagen in Zürich Herdern, wo ab Ende 2013 die Fernverkehrszüge der jüngsten Generation gewartet werden können. In Bern Wankdorf und in Zürich Altstetten wollen wir bis 2014 neue Gebäude mit modernen Betriebszentren und Büroarbeitsplätzen für Hunderte von SBB Mitarbeitenden realisieren. Damit führen wir Büroräume verschiedener Unternehmensbereiche zusammen und vereinfachen so die Arbeitsabläufe. Gleichzeitig werden dadurch Büroräumlichkeiten an mehreren zentralen Standorten in Bern und Zürich frei, die einer neuen, externen Nutzung zugeführt werden können. Einerseits senken wir so langfristig die Kosten, andererseits ermöglichen wir zusätzliche Einnahmen durch Veräusserung oder Vermietung von umgenutzten Liegenschaften und leisten so einen wichtigen Beitrag im Kampf gegen die wachsende Verschuldung des Unternehmens.

Steigender Energiebedarf.

Die SBB engagiert sich mit einem Bündel von Massnahmen für die gezielte und nachhaltige Steigerung der Energieeffizienz. Das laufende Energiesparprogramm ist auf Erfolgskurs, und die Resultate übertreffen die hochgesteckten Ziele.

Es ist im Interesse der Schweiz, dass die SBB ihre zentrale Aufgabe auch weiterhin erfolgreich wahrnehmen kann.

Dennoch wird der Energiebedarf der SBB infolge des weiteren Angebots- und Leistungsausbaus in der Zukunft weiter deutlich anwachsen. Zusätzliche Züge, höhere Verkehrsgeschwindigkeiten und mehr Komfort in den Reisezügen erhöhen den Energieverbrauch. Deshalb muss neben den grossen Anstrengungen bei der effizienten Nutzung von Energie die Basis für eine leistungsfähige Energieversorgung gesichert und gestärkt werden. Ein Teil der langfristigen Konzessionen mit Energiekantonen konnte im Berichtsjahr erneuert werden, andernorts steht die Konzessionserneuerung noch aus.

Um die mittelfristigen Energie- und Leistungslücken zu schliessen, überarbeiten wir derzeit unsere Energiebeschaffungs- und Finanzierungsstrategie.

Besorgniserregende Verschuldung.

Im Berichtsjahr schrieb die SBB einen Free Cash Flow nach Finanzierung öffentliche Hand von CHF –1371 Mio. Vor Finanzierung öffentliche Hand lag der Wert bei CHF –1782,3 Mio. Die Nettoverschuldung des Unternehmens erhöhte sich um CHF 1764,7 Mio. auf insgesamt CHF 17 284,6 Mio. Die verzinsliche Verschuldung stieg um CHF 763,2 Mio. auf CHF 8067,5 Mio. Angesichts der grossen finanziellen Herausforderungen dürfte diese Entwicklung auch in den kommenden Jahren anhalten.

Die Verschuldung der SBB schwächt das Unternehmen und belastet die Aussichten, die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu gestalten. Die SBB hat dieses Thema entschieden angepackt mit dem Ziel, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Um die Verschuldung mindestens zu stabilisieren, müssen aber auch die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen der SBB hinterfragt werden. Andernfalls fehlen dem Unternehmen in der Zukunft die nötigen Mittel, um das Angebot im Interesse der Kundinnen und Kunden, im Interesse von Bevölkerung, Wirtschaft und Natur kontinuierlich weiterzuentwickeln. Es muss sichergestellt werden, dass die SBB in allen Geschäftsfeldern genügend Mittel erwirtschaften und verwenden kann, um den ordentlichen Betrieb und Investitionen in die Weiterentwicklung des Geschäfts finanzieren und zusätzlich einen Beitrag an die

wachsenden Infrastrukturkosten leisten zu können. Der Bundesrat seinerseits will einen neuen Bahninfrastrukturfonds für Ausbau und Unterhalt einführen und den Infrastrukturausbau zeitlich gestaffelt und überschaubar ausführen. Ausserdem sollen gemäss Bundesrat auch die Nutzer des Bahnsystems ihren Beitrag leisten, indem unvermeidbare Tarifierhöhungen festgelegt werden.

Sanierung der Pensionskasse.

Nach wie vor belastet der ungenügende Finanzierungsgrad der Pensionskasse SBB Unternehmen und Versicherte überaus stark. Die Sanierungsmassnahmen von SBB und Mitarbeitenden laufen. Dank dieser Anstrengungen ist es gelungen, im Berichtsjahr den Deckungsgrad zu verbessern. Ausstehend ist der im Sanierungskonzept, das vom Bundesrat 2009 genehmigt wurde, vorgesehene Beitrag des Bundes. Nachdem der Ständerat dem vom Bundesrat beantragten Beitrag in der Höhe von CHF 1,148 Mia. Ende 2010 zugestimmt hatte, folgte der Nationalrat Anfang März 2011.

Allerdings wird die PK SBB auch mit dem Beitrag des Bundes nicht nachhaltig saniert sein. Es fehlen nach wie vor die Schwankungsreserven, die sicherstellen, dass die Kasse nicht beim nächsten Einbruch der Finanzmärkte rasch wieder in die Unterdeckung fällt. Die überaus ungünstige Versichertenstruktur mit einem Anteil von Rentenbezüglern von über 50% der Versicherten erschwert die nachhaltige Sanierung zusätzlich.

Bis die PK SBB über einen Finanzierungsgrad verfügt, der genügend Schwankungsreserven beinhaltet – Fachleute erachten einen Wert von mindestens 115% als unerlässlich für eine gesunde Pensionskasse –, wird es voraussichtlich Jahre dauern. SBB und Versicherte sind gehalten, hier alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die nötige Gesundung zu beschleunigen.

L'heure de vérité.

Die Finanzierung des Gesamtsystems Bahn ist eine der grossen Fragen der Zukunft. Sie fordert alle Beteiligten: die SBB ebenso wie die öffentliche Hand, die Steuerzahler ebenso wie unsere Kundinnen und Kunden.

Der Bundesrat hat mit seinen im Januar 2011 präsentierten Grundsätzen zur künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen einen wichtigen Schritt unternommen. Für die Zukunft entscheidend ist es, dass in der jetzt lancierten politischen Diskussion der Blick aufs Ganze bewahrt wird und in der gemeinsamen Einsicht über die hohe Bedeutung einer leistungs-

fähigen Bahninfrastruktur tragfähige Lösungen gefunden werden.

Dabei ist auch die Frage zu beantworten, wie viel Mobilität wir brauchen in unserem Land: Wie viel Mobilität wird gewünscht? Und wie viel Mobilität ist finanzierbar? Dabei geht es nicht allein um die Mittel, sondern auch um die Grundlagen. Aus der Beantwortung dieser hochpolitischen Fragen ergibt sich der Auftrag an die SBB. Wir werden ihn nach bestem Wissen und Gewissen umsetzen.

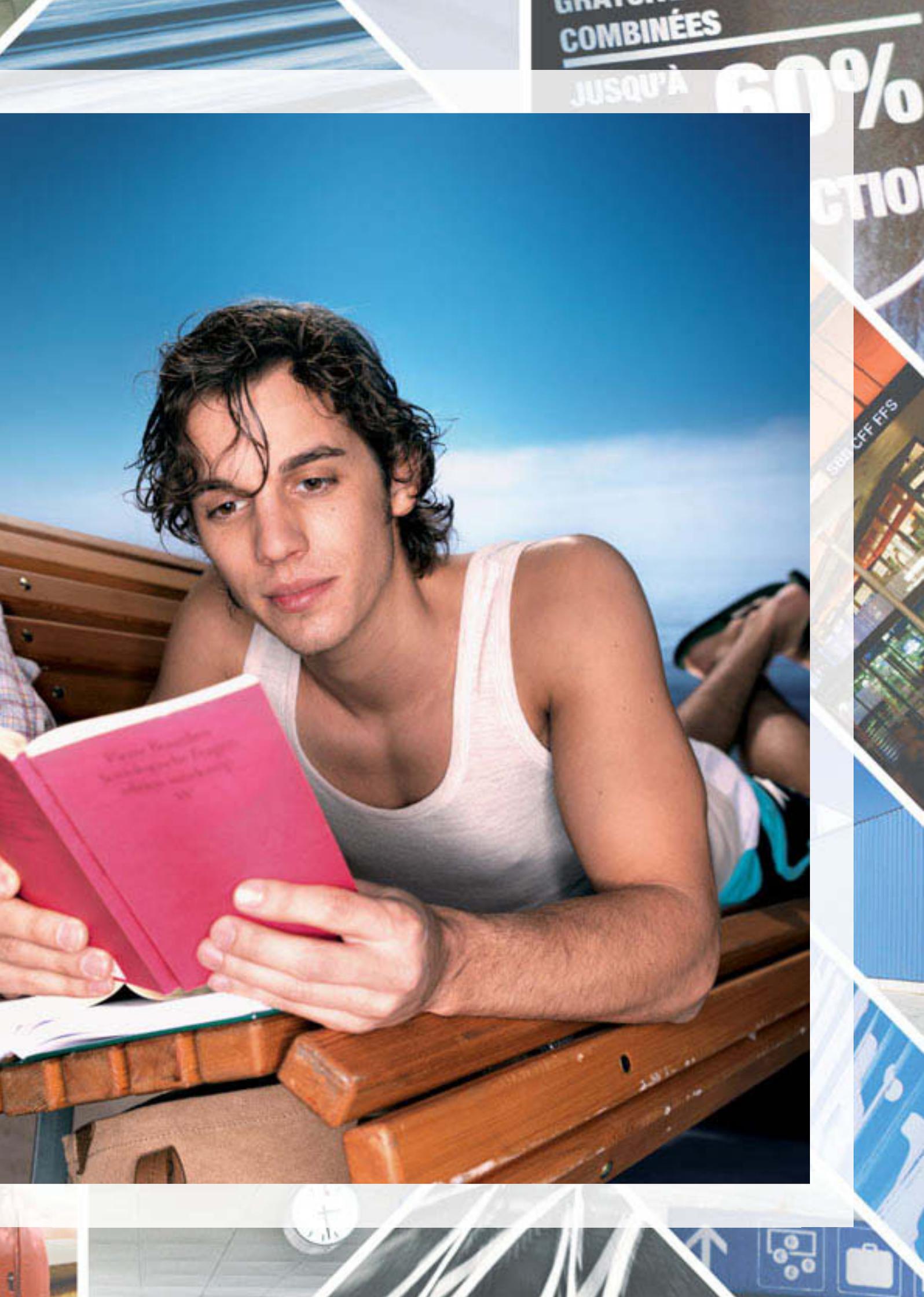
Die SBB ist das grösste Transportunternehmen und die viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz. Die SBB vergibt Aufträge im Umfang von CHF 3,6 Mia. an die Wirtschaft. Mehr als CHF 3 Mia. davon gehen an Unternehmen in der Schweiz. Die SBB ist ein wichtiger Standortfaktor in diesem Land – für die Wirtschaft, für den Tourismus und – dies vor allem – für die 7,8 Millionen Menschen in diesem Land. Gleichzeitig steht die SBB als Garantin für den sorgfältigen und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen, damit Natur und Kultur unseres Landes auch nachfolgende Generationen erfreuen werden. Es ist im Interesse der Schweiz, dass die SBB ihre zentrale Aufgabe auch weiterhin erfolgreich wahrnehmen kann.



Tim, 21, Schaffhausen

«Muss ich für meinen Job unbedingt zügeln?»

Heute hier, morgen dort. In den letzten Jahren ist die Arbeitswelt stark in Bewegung geraten. Dank mobiler Arbeitsformen lassen sich zahlreiche Berufe ortsunabhängig ausüben. Ausgestattet mit Smartphone, Laptop oder iPad haben moderne Nomaden ihren Arbeitsplatz immer dabei. Denn wenn unterwegs die Landschaft an einem vorbeizieht, kommt man ganz schnell auf neue Gedanken.



GRATIS
COMBINÉES

JUSQU'À

60%

ACTION

SBB CFF FFS



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. So setzt die SBB täglich eine transparente Informationspolitik um, die modernen Corporate Governance Grundsätzen entspricht.

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 in Bezug auf Gliederung und Organisation an der Richtlinie betreffend Information zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange vom 29. Oktober 2008. Auf diese Weise wird eine 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 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 Umschlagklappe zu finden.



Weitere Informationen unter: www.sbb.ch/geschaeftsbericht

Die 100%-Tochtergesellschaft SBB Cargo AG ist eine selbstständige juristische Person, wird jedoch wie eine Division geführt. Alle vier Divisionen und die Konzernbereiche führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

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



Weitere Informationen unter: www.sbb.ch/geschaeftsbericht

Die 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 deshalb nicht konsolidiert. Die Vertreterinnen und Vertreter der SBB in den Verwaltungsräten von strategischen Konzerngesellschaften und Beteiligungen werden vom Verwaltungsrat SBB auf Vorschlag der Konzernleitung 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.

Verwaltungsrat.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates.

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2010, 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.

Ulrich Gygi (1946, CH)

Verwaltungsratspräsident seit 2009, Dr. rer. pol., Vorsitzender des Personal- und Organisationsausschusses. Mitglied des Prüfungsausschusses sowie des Risikoausschusses.

Verwaltungsratsmandate: SRG SSR idée suisse, Bern | AXA Winterthur, Winterthur.

Olivier Steimer (1955, CH)

Mitglied seit 2003, Vizepräsident seit 2010, lic. iur. (Universität Lausanne), International Banking School in New York. Vorsitzender des Risikoausschusses.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Banque Cantonale Vaudoise, Präsident | Schweizer Tafel, Murten, Stiftungsrat | Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, Vorsitzender des Komitees | Swiss Finance Institute, Zürich, Präsident Stiftungsrat | Stiftung Banque Cantonale Vaudoise, Stiftungsrat | ACE Ltd, Zürich | Renault Finance SA, Lausanne | Banque Piquet & Cie SA, Yverdon-les-Bains, Präsident des Verwaltungsrates | Schweizerische Nationalbank, Zürich und Bern, Mitglied des Bankrats | The Centre for Humanitarian Dialogue (The HD Centre), Genf, Stiftungsrat | Mitglied des Vorstandsausschusses der economiesuisse | Schweizer Sporthilfe, Bern, Stiftungsrat.

Hans Bieri (1953, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 1999, Elektromechaniker, Gewerkschaftssekretär des Verkehrspersonals (SEV). Mitglied des Risikoausschusses.

Andere Mandate: Pensionskasse Jungfraubahnen, Stiftungsrat.

Christiane Brunner (1947, CH), Personalvertreterin

Mitglied seit 2005, Rechtsanwältin. Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Andere Mandate: Präsidentin des Rats der Fachhochschule Genf.

Andreas Hunziker (1958, CH)

Mitglied seit 2005, Dr. iur., Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli, Inhaber. Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Andere Mandate: Universität St. Gallen, Privatdozent.

Conrad Löffel (1946, CH)

Mitglied seit 2008, Diplomierter Wirtschaftsprüfer. Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Verwaltungsratsmandate: Valora Holding AG, Muttenz | Adimmo AG, Basel.

Bernd Malmström (1941, D)

Mitglied seit 2008, Dr. iur., Unternehmensberater/Rechtsanwalt.

Aufsichtsrats- und andere Mandate: BLG Logistics GmbH, Bremen, Beirat | HHLA Intermodal GmbH, Hamburg | IFCO-Systems B. V., Amsterdam, Vorsitzender | K + S AG, Kassel | Lehnkering GmbH, Duisburg, Vorsitzender | Times matters GmbH, Neu-Isenburg, Vorsitzender | VTG AG, Hamburg | DAL (Deutsche Afrika-Linien, Reederei), Hamburg, Beirat.

Iлона De March (1963, CH)

Mitglied seit 2009, BCD Travel, President EMEA sowie Mitglied des globalen Boards, Utrecht. Mitglied des Risikoausschusses.

Peter Siegenthaler (1948, CH)

Mitglied seit 2010, lic. rer. pol., Mitglied des Prüfungsausschusses sowie des Risikoausschusses.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Verband Schweizerischer Kantonalbanken, Präsident | Swissscanto Holding AG | Pro Juventute Schweiz, Stiftungsrat | Hotel Bellevue Immobilien AG, Präsident.



Christiane Brunner



Bernd Malmström



Peter Siegenthaler



Ulrich Gygi
Verwaltungsratspräsident

Olivier Steimer
Vizepräsident



Conrad Löffel



Ilona De March



Hans Bieri



Andreas Hunziker

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Konzernleitung deklarieren ihre Interessenbindungen nach dem Prinzip der Selbstdeklaration. Ein besonderer Ausschuss des Verwaltungsrates (Präsidium), zusammengesetzt aus den Herren Ulrich Gygi und Olivier Steimer, 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 oben) aufgeführt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates üben keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB aus. Sie gehörten in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren weder der Geschäftsführung der SBB AG noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften der SBB AG an. Sie standen auch persönlich nicht in geschäftlichen Beziehungen zur SBB (z. B. als Lieferant, Kreditgeber).

Kreuzverflechtungen.

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

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 Vorsitzenden der Ausschüsse des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder wählt. Der Verwaltungsrat bezeichnet einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht. Entscheide werden vom Gesamtverwaltungsrat getroffen.

Der Führungsprozess fokussiert sich in enger Zusammenarbeit zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung auf gesamtunternehmerische Aspekte und wird durch die Organisationseinheit

«Unternehmensentwicklung» auf Stufe Konzern unterstützt. Dies führt zu einer Stärkung des Strategieprozesses zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung sowie einer engen Verzahnung zwischen Strategie- und Finanzplanungsprozess. Der Verwaltungsrat hat zudem die Möglichkeit, Schwerpunkte zu setzen, was eine vertiefte Einbindung in strategische Inhalte und Beschlüsse gewährleistet. Im Rahmen von zweimal jährlich stattfindenden Strategietagen werden besondere Entwicklungen und Herausforderungen vertieft behandelt und bedeutende Projekte bearbeitet.

Der Prüfungsausschuss, der Personal- und Organisationsausschuss sowie der Risikoausschuss bestehen in der Regel aus drei oder mehr Verwaltungsratsmitgliedern. Der Präsident des Verwaltungsrates ist in allen Ausschüssen vertreten. Der CEO und die betroffenen Konzernleitungsmitglieder nehmen in der Regel an diesen Sitzungen teil. Über jede Sitzung eines Ausschusses wird ein Protokoll erstellt, das sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten. Werden im Gesamtverwaltungsrat Geschäfte behandelt, welche bereits Thema in einem Ausschuss waren, geben die Vorsitzenden der Ausschüsse eine Empfehlung ab. Der Prüfungsausschuss hat im Berichtsjahr viermal, der Personal- und Organisationsausschuss fünfmal und der Risikoausschuss zweimal getagt.

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2010 zehn ordentliche (davon zwei Strategietage und eine Klausursitzung) und zwei ausserordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Ausschüsse je nach Geschäft zu ihren Sitzungen zusammen. Pro Verwaltungsratssitzung wurden im Rahmen eines vom Verwaltungsrat bestimmten Planes jeweils mehrere Schwerpunktthemen detailliert vorgestellt und erörtert.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Vorsitzenden. 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 Konzernleitung. Der Verwaltungsrat unterzieht sich ebenfalls regelmässig einer Selbstbeurteilung.

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

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

Im Rahmen einer eintägigen Klausursitzung hat sich der Verwaltungsrat intensiv mit der Überarbeitung des Organisationsreglements auseinandergesetzt. Das Hauptziel dieser Klausursitzung bestand darin, das Selbstverständnis des Verwaltungsrates im Spannungsfeld zwischen Delegation der Geschäftsführung auf der einen und der Festlegung konkreter Kompetenzvorbehalte auf der anderen Seite zu diskutieren und daraus die Eckwerte für die Überarbeitung des Organisationsreglements abzuleiten. Anhand einer vertieften Analyse zu verschiedenen Themenblöcken (u. a. Verhältnis zum Bund als Eigentümer des Unternehmens, Aufgaben des Verwaltungsrates, interne Organisation, Zusammenarbeit mit der Konzernleitung) wurden die bedeutendsten Trends und Entwicklungen im Bereich der Corporate Governance als Grundlage für die Überarbeitung herangezogen. Auf dieser Basis hat der Verwaltungsrat im Berichtsjahr ein neues Organisationsreglement verabschiedet und per 1. Januar 2011 in Kraft gesetzt.

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

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

- Management Informationssystem (MIS): Institutionalisierte finanzielle Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP);
- 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 umfassender Bericht der externen Revisionsstelle;
- Risikomanagementsystem und regelmässige Risk Reports;
- internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften des Konzerns SBB;
- jährlicher Sicherheitsbericht.

Der **Prüfungsausschuss** behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, internes Kontrollsystem sowie bei Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Es entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die vom Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert wurden (z. B. Festlegung der Mehrjahresplanung sowie des Jahresprüfprogramms der internen Revision). Es beurteilt zudem im Auftrag des Verwaltungsrats die Unabhängigkeit und die Leistung der internen und externen Revisionsstelle.

Der **Risikoausschuss** behandelt die Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie das Risk Management und dessen Weiterentwicklung. Er stimmt sich bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben periodisch mit dem Prüfungsausschuss ab (namentlich bei der Beurteilung der finanziellen Risiken). Zudem befasst er sich mit der Vorberatung des jährlichen Corporate Risk Reports z. H. des Verwaltungsrates sowie mit der Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk-Management-Grundsätze (Risk Policy SBB) und -Aktivitäten der SBB.

Der **Personal- und Organisationsausschuss** behandelt die VR-Geschäfte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wahl bzw. Abberufung von Konzernleitungsmitgliedern sowie mit deren Salarierung (inkl. Anstellungsbedingungen sowie Ausrichtung von Leistungskomponenten) stehen. Ausserdem befasst er sich mit Fragen der Organisation der Konzernspitze (CEO und erste Führungsebene) in Stab und Linie sowie mit weiteren wichtigen personellen sowie sozialen Themen.

Die interne Revision unterstützt den Verwaltungsrat, den Prüfungsausschuss und die Konzernleitung bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten. Die interne Revision ist direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.

Konzernleitung.

Mitglieder der Konzernleitung.

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2010, die Funktionen der einzelnen Mitglieder, ihre Nationalität und das Jahr ihrer Berufung in die Konzernleitung. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate. Aufgeführt werden zudem Konzernleitungsmitglieder, die im Jahr 2010 gewählt wurden und ihre Tätigkeit 2011 aufnehmen.

Andreas Meyer (1961, CH)

Vorsitzender der Konzernleitung (seit 2007), lic. iur., 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 Konzernleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied der Geschäftsführung der DB Personenverkehr GmbH sowie Mitglied des Executive Boards der Deutschen Bahn AG.

Andere Mandate: Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Vorstandsmitglied | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Mitglied des Management Committee.

Philippe Gauderon (1955, CH)

Leiter Infrastruktur (seit 2009), lic. iur., Rechtsanwalt. Zuletzt Tätigkeit als Leiter Operating sowie stellvertretender Divisionsleiter Personenverkehr. Bei der SBB seit 1996. Zuvor Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr (BAV).

Verwaltungsrats- und andere Mandate: ÖBB-Infrastruktur AG, Wien, Mitglied des Aufsichtsrates | BLS Netz AG, Bern.

Urs Schlegel (1948, CH), bis 31. März 2011

Leiter Personenverkehr a.i. (seit 26. Mai 2010). Zuvor Leiter Immobilien (seit 1992). Dazwischen von 1997 bis 1999 Generalsekretär der SBB. Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Hochschule St. Gallen. Seit 1981 bei der SBB.

Jeannine Pilloud (1964, CH), ab 1. April 2011

Leiterin Personenverkehr, Dipl.-Arch. ETHZ, Henley Management College/INSEAD; London Master of Business Administration (MBA). Zuletzt Tätigkeit als Senior Vice President, ICT Operations/Region Westeuropa bei T-Systems International GmbH.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Leiter Güterverkehr (seit 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.

Jürg Stöckli (1969, CH)

Leiter Immobilien (seit 1. Dezember 2010), lic. iur., Fürsprecher, Executive MBA Universität St. Gallen. Zuletzt Tätigkeit als Chief Operating Officer der Privera AG. Vor 2007 Leiter Recht und Beschaffung und Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Immobilien.

Georg Radon (1958, CH)

CFO (seit 2008), Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Zürich (HWV), Swiss Certified Controller am Institut für Betriebsökonomie Zürich sowie Advanced Management Program an der Harvard Business School in Boston. Zuletzt Tätigkeit als Group Chief Financial Officer und Mitglied der Konzernleitung von SR Technics in Zürich/Kloten.

Markus Jordi (1961, CH)

Leiter Personal (seit 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.



Urs Schlegel
Leiter Personenverkehr a. i.
(bis 31. März 2011)



Philippe Gauderon
Leiter Infrastruktur



Nicolas Perrin
Leiter Güterverkehr



Andreas Meyer
CEO



Markus Jordi
Leiter Personal



Jürg Stöckli
Leiter Immobilien



Jeannine Pilloud
Leiterin Personenverkehr
(ab 1. April 2011)

Georg Radon
CFO



Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die Mitglieder der Konzernleitung 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 Konzernleitung aufgeführt.

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2010 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung besteht aus dem CEO, den Leitern der Divisionen Infrastruktur, Personenverkehr, Güterverkehr, Immobilien sowie der Konzernbereiche Personal und Finanzen.

Der CEO steht der Konzernleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Konzernleitung sind ihm unterstellt. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiter der Konzernbereiche (Kommunikation, Informatik, Unternehmensentwicklung, Sicherheit und Konzernrechtsdienst). Die interne Revision ist direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.

Auf Antrag des CEO hat der Verwaltungsrat im Rahmen der 2010 durchgeführten Revision des Organisationsreglements die Mechanik der Gremienentscheide verankert: Entscheide in der Konzernleitung und in den Divisionen werden im Gesamtgremium gefällt (Gremienentscheide). Damit wird dem Geschäftsmodell Rechnung getragen, der Einbezug der Fachführungsfunktionen sichergestellt und der kulturelle Wandel unterstützt.

Die Konzernleitung führt die gesamten Geschäfte der SBB, soweit sie nicht nach Massgabe des Organisationsreglements dem Verwaltungsrat vorbehalten sind. Die Konzernleitung hat ihrerseits einen Teil ihrer Aufgaben durch die Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung (GZO) an die Divisionen und Bereiche delegiert.

Die Konzernleitung tritt in der Regel alle 14 Tage zu einer Sitzung zusammen. An den Sitzungen nehmen der Leiter Kommunikation sowie die Leiter Informatik und Unternehmensentwicklung mit beratender Stimme teil. Bei Bedarf werden weitere Kader- und Fachleute beigezogen.

Entscheide der Konzernleitung erfolgen nach dem Mehrheitsprinzip. Bei Stimmengleichheit hat der CEO den Stichentscheid. Der CEO informiert den Verwaltungsratspräsidenten über Geschäfte, in denen er durch die Konzernleitung überstimmt worden ist. Bei Entscheiden der Konzernleitung, welche das zuständige Konzernleitungsmitglied in einer wesentlichen Frage in die Minderheit versetzt, hat dieses das Recht, den Entscheid der Konzernleitung zusammen mit dem CEO dem Verwaltungsratspräsidenten vorzutragen. Der Verwaltungsratspräsident entscheidet in solchen Fällen unter Vorbehalt der Zuständigkeit des Verwaltungsrates abschliessend.

Über die Verhandlungen der Konzernleitung wird ein Protokoll geführt, das die Beschlüsse festhält. Jedes Mitglied der Konzernleitung ist befugt, seine allfällig von einem Entscheid abweichende Position im Protokoll vermerken zu lassen. Das Protokoll ist vom Vorsitzenden der Konzernleitung und vom Protokollführer zu unterzeichnen. Es ist von der Konzernleitung zu genehmigen. Der Verwaltungsratspräsident erhält die Sitzungseinladung und eine Kopie des Protokolls.

Entschädigungen.

Inhalt und Festsetzungsverfahren der Entschädigungen.

Der Verwaltungsrat hat die Entschädigungen sowie Nebenleistungen seiner Mitglieder in einem Reglement vom 5. November 2009 geregelt. Grundlage dazu bilden die Statuten der SBB sowie die entsprechenden Vorgaben des Bundesrates. Die Entschädigung der Mitglieder des Verwaltungsrates besteht aus einer funktionsabhängigen, fixen Entschädigung, basierend auf einer durchschnittlichen Belastung in Tagen pro Jahr, und einer Spesenpauschale. Die Arbeit in Ausschüssen sowie Sonderaufgaben werden entsprechend den statutarischen Bestimmungen im Rahmen von Taggeldern zusätzlich abgegolten. Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements für die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie deren Lebenspartnerinnen und Lebenspartner.

Die Entschädigung der Konzernleitungsmitglieder wird in einem Reglement, das per 1. Januar 2010 überarbeitet wurde, geregelt und 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 Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements für die Mitglieder der Konzernleitung sowie deren Familienangehörigen beziehungsweise Lebenspartnerinnen. Für den CEO besteht

zusätzlich zur Pensionskasse SBB eine Risikoversicherung gegen die wirtschaftlichen Folgen von Invalidität und Tod.

Der Personal- und Organisationsausschuss unterbreitet dem Verwaltungsrat jährlich einen Vorschlag für die Struktur des Leistungs- und Erfolgsprämienystems, 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.

Beteiligungen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats resp. der Konzernleitung sind an der SBB nicht beteiligt.

Entschädigungen an amtierende Organmitglieder.

Verwaltungsrat

CHF	2010	2009
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	813 379	805 000
Honorare/Spesen VR Ausschusssitzungen*	100 497	62 416
Spesenpauschalen	80 333	81 500
GA SBB*	57 010	46 185
Gesamtentschädigung	1 051 219	995 101

Verwaltungsratspräsident

Honorar	225 000	225 000
Honorar/Spesen VR Ausschusssitzungen*	24 228	12 662
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA SBB*	7 080	5 480
Gesamtentschädigung	278 808	265 642

Vizepräsident

Honorar	90 000	90 000
Honorar/Spesen VR Ausschusssitzungen*	8 477	0
Spesenpauschale	7 000	10 000

Übrige sieben Mitglieder des Verwaltungsrates

Honorare	498 379	490 000
Honorare/Spesen VR-Auschusssitzungen*	67 792	49 754
Spesenpauschalen	50 833	49 000
GA SBB*	49 930	40 705

Konzernleitung

CHF	2010	2009
Alle Mitglieder der Konzernleitung		
Fixes Grundsalar	2 485 333	2 580 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 246 113	1 661 448
Spesenpauschale	130 800	135 600
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	227 500	232 500
Risikoversicherung*	19 505	19 505
GA SBB*	54 915	39 340
Gesamtentschädigung	4 164 166	4 668 393

CEO

Fixes Grundsalar	540 000	540 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	301 752	357 105
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	60 000	60 000
Risikoversicherung*	19 505	19 505
GA SBB*	10 500	5 635
Gesamtentschädigung	956 957	1 007 445

* Diese Leistungen wurden im Geschäftsbericht 2009 nicht ausgewiesen, sondern lediglich im Kaderlohnreporting des Bundes aufgeführt.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

An ehemalige Mitglieder der Konzernleitung wurden im Berichtsjahr Entschädigungen von CHF 527'800 (Vorjahr: CHF 178'707) ausgerichtet. Für die früher ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrates wurden 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, Orgendarlehen.

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

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. Weil die SBB dem Börsengesetz nicht unterstellt ist, bestehen keine spezifischen Regelungen zu Kontrollwechsel und Abwehrmassnahmen (namentlich Angebotspflicht sowie Kontrollwechselklauseln).

Der Bund beschränkt sich bei der Führung der SBB auf die politischen und 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. Als Folge einer Änderung der Finanzhaushaltsordnung wird die Laufzeit der Leistungsvereinbarung 2011–2012 nur zwei Jahre betragen. Damit wird sichergestellt, dass das 2011 neu gewählte Parlament über den Zahlungsrahmen und die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013 bis 2016 befinden kann.
- **Zahlungsrahmen:** Die Bundesversammlung beschliesst für den gleichen Zeitraum und abgestimmt auf die Leistungsvereinbarung den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur.
- **Strategische Ziele des Bundesrates:** Gestützt auf die Leistungsvereinbarung und für den gleichen Zeitraum erlässt der Bundesrat die strategischen Ziele für die SBB, die er nach Rücksprache mit dem Verwaltungsrat erarbeitet hat.
- **Jahresbericht über die Erreichung der strategischen Ziele:** Genehmigung durch den Bundesrat;

- Geschäftsbericht, Jahres- und Konzernrechnung, Gewinnverwendung: Genehmigung durch die Generalversammlung;
- Wahl bzw. 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 (BAV) im Rahmen regelmässig stattfindender Gespräche über aktuelle Themen aus Verwaltungsrat und Konzernleitung.

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 weitere Leistungen im Kombinierten Güterverkehr sowie, zusammen mit den Kantonen, im regionalen Personenverkehr und gilt der SBB die aufgrund von Planrechnungen ungedeckten Kosten ab. 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 (subventionsrechtliche Prüfung gemäss Art. 37 Personenbeförderungsgesetz).

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 2008 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 2010 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 250 000 (Vorjahr: CHF 1 471 000) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation

und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 900 000 (Vorjahr: CHF 1 710 000).

Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der externen Revision.

Der Prüfungsausschuss beurteilt die Leistung, die Unabhängigkeit und die Honorierung der externen Revisionsstelle. Er lässt sich über den Prüfprozess, den Revisionsplan und den Umfang der jährlichen Revisionsarbeiten orientieren, bespricht die Revisionsergebnisse mit den Revisoren, macht sich ein Bild über das Zusammenwirken zwischen der externen und der internen Revisionsstelle und schlägt gegebenenfalls dem Verwaltungsrat vor, in Koordination mit den federführenden Departementen UVEK und EFD das Prüfungsmandat neu auszuschreiben.



Statement GRI Application Level Check

GRI bestätigt hiermit, dass **SBB AG** ihren Bericht „Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2010“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene B erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3 Richtlinien in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3 Richtlinien aufzeigt.

Anwendungsebenen geben keine Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des Berichterstatters oder der Qualität der im Bericht enthaltenen Informationen wieder.

14 März 2011, Amsterdam

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Nelmara Arbex".

Nelmara Arbex
Deputy Chief Executive
Global Reporting Initiative



*Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierende Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI Richtlinien legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können.
www.globalreporting.org*

Disclaimer: Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 2 März 2011. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2010 der SBB ist auf der Website www.sbb.ch in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

Herausgeber

SBB AG
Stefan Nünlist, Kommunikation & Public Affairs
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Bern 65

Projektleitung

Brigitte Lütcher und Oliver Schörlin, SBB

Textkonzept und -redaktion

Martin Zehnder, SBB
Danni Härry, Härry und Partner GmbH, Zürich

Konzept und Gestaltung

Eclat, Erlenbach ZH

Beratung GRI

Birgit Elsener, SBB
sustainserv, Zürich und Boston

Redaktionssystem und Druckvorstufe

Stämpfli Publikationen AG, Bern

Fotografie

Jonathan Heyer, Zürich
Stephan Knecht, Zürich

Lithografie

Stephan Riederer, Zürich
André Reymond, Zürich
Roger Bahcic, Zürich

Druck

Stämpfli Publikationen AG, Bern

Papier

Lessebo 1.3 White



la protection du climat.



D 346	08:41
08:41	09:10
6 00	7:10
7 27	8:37
7 58	9:06
8 17	
8 58	10:08
RJ	45:07
162	50:4
08:05	8
08	
9 20	11:20
10 02	12:02
10 53	12:53
12 02	14:02
13 54	16:12
15 48	18:18
16 06	
16 12	17:12
16 23	
17 20	
17 01	
17 56	
18 09	
13	

... railway corridor
... place that
... switzerland in the 2
... an expanding high
... right at the heart
... between Switzerland and
... successful



SBB AG

Kommunikation & Public Affairs
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Bern 65
Telefon 051 220 41 11
www.sbb.ch
press@sbb.ch

SBB