

SBB
Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht

2011

Die SBB hat 2011 jeden Tag 977 000 Passagiere sicher und gut aufgehoben an ihr Ziel gebracht – 2,7 Prozent mehr als 2010. Bei der Pünktlichkeit und der Sicherheit erzielte die SBB ausgezeichnete Werte, auch die Kundinnen und Kunden bescheinigten ihr gute Leistungen. Das Konzernergebnis fiel dank Effizienzsteigerungen und trotz eines markanten Ergebnisrückgangs im Personenverkehr und einer rückläufigen Nachfrage im Binnengüterverkehr mit CHF 338,7 Mio. besser aus als im Vorjahr. Die kommerziellen Investitionen konnten weitgehend aus eigenen Mitteln finanziert werden. Es resultierte ein negativer Free Cash Flow von CHF 5,2 Mio. Die verzinsliche Verschuldung bleibt jedoch hoch und beträgt knapp CHF 8 Mia.

Der SBB Franken 2011

Woher er kommt: Betriebsertrag

- 46 Rp.: Verkehrserträge
- 16 Rp.: Neben- und Mieterträge
- 10 Rp.: Eigenleistungen
- 29 Rp.: öffentliche Hand



Wohin er geht: Betriebsaufwand

- 47 Rp.: Personal
- 9 Rp.: Material
- 10 Rp.: Betriebs- und Unterhaltsleistungen Dritter
- 12 Rp.: Übriger Aufwand
- 22 Rp.: Abschreibungen



in Mio. CHF

2011

2010

SBB Konzern

Personenverkehrsertrag	2 732	2 623
Güterverkehrsertrag	808	871
Betriebsergebnis/EBIT	530	426
Konzerngewinn	339	298
Bilanzsumme	33 881	33 190
Eigenkapital	10 344	9 995

Leistungszahlen

Beförderte Personen (Mio.)	356,6	347,1
Personenkilometer (Mio.)	17 749	17 513
Generalabonnemente	430 982	428 611
Halbtaxabonnemente	2 344 918	2 357 338
Nettotonnenkilometer (Mio.)	12 346	13 111
Trassenkilometer (Mio.)	165,1	163,5
Durchschnittlicher Personalbestand	28 586	28 143

Inhaltsverzeichnis



- s01 — Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht
- s03 — Konzernlagebericht
- s18 — Für die Kundinnen und Kunden
- s19 — Personenverkehr
- s25 — Güterverkehr
- s30 — Infrastruktur
- s35 — Immobilien
- s40 — Für die Umwelt
- s46 — Für die Mitarbeitenden
- s54 — Für die Schweiz
- s58 — Für die Sicherheit
- s64 — Corporate Governance
- s76 — Finanzbericht



Konzernlagebericht

Unterwegs zum wertvollen Unternehmen.

Die SBB war 2011 gut unterwegs. Wir beförderten mehr Reisende als 2010, die Züge verkehrten pünktlicher, und die Sicherheit erreichte erneut einen hohen Stand. Unsere Kundinnen und Kunden waren insgesamt zufrieden oder gar sehr zufrieden mit der SBB. Das Konzernergebnis fiel dank der in den letzten Jahren eingeleiteten Effizienzsteigerungen und trotz markanten Ergebnisrückgangs im Personenverkehr und einer rückläufigen Nachfrage im Binnengüterverkehr besser aus als im Vorjahr. Die kommerziellen Investitionen konnten weitgehend aus eigenen Mitteln finanziert werden. Es resultierte ein fast ausgeglichener Free Cash Flow, die Verschuldung des Unternehmens bleibt jedoch hoch. In den kommenden Jahren wollen wir die ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit weiter erhöhen. So entwickeln wir die SBB AG zu einem wertvollen Unternehmen – für unsere Kunden, für die Schweiz und ihre Regionen, für den Eigentümer und für die Mitarbeitenden.

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.



Personalfriedenheit.

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 zählen 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 sind der Substanzerhalt und Ausbau der Infrastruktur, der Ausbau der Bahnhöfe, die Modernisierung des Rollmaterials, Personalkosten sowie Sicherheits- und Qualitätsverbesserungen. Gegenüber diesen Kosten stehen die Erträge. Sie stammen hauptsächlich aus dem Personenverkehr, den RailCity-Erlösen sowie den Leistungen des Bundes für die Infrastruktur.



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: nationaler und internationaler Personenverkehr, Güterverkehr sowie 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.

Die SBB hat 2011 die besten, je gemessenen Pünktlichkeits- und Sicherheitswerte erreicht, und sie brachte jeden Tag 977 000 Passagiere gut aufgehoben an ihr Ziel – auch dies eine neue Höchstmarke. Diese Leistungen basieren auf einem hervorragend funktionierenden Bahnsystem und der vorbildlichen Zusammenarbeit von rund 28 600 Mitarbeitenden. Dieses System hat aber auch seinen Preis. Wir arbeiten zusammen mit dem Bund und den Kantonen intensiv an einer nachhaltigen Finanzierung. Der Gotthard-Basistunnel und die neue Durchmesserlinie in Zürich wurden beschlossen und gefeiert, nun müssen sie auch bezahlt werden. Die SBB leistet ihren Beitrag, indem sie ihre Effizienz in allen Bereichen stetig verbessert. So konnten wir die vom Bund beschlossenen Trassenpreiserhöhungen teilweise auffangen und mussten nur gut die Hälfte der Mehrkosten auf die Kundinnen und Kunden abwälzen. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung und der zunehmend beschränkten Verfügbarkeit öffentlicher Mittel werden wir alles daran setzen, unsere Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern und den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Dadurch können wir unseren Kundinnen und Kunden auch in Zukunft eine sichere, pünktliche und komfortable Bahn anbieten und sie weiterentwickeln.

Für Wohlstand und Lebensqualität.

Weite Teile der Bevölkerung und viele unserer Kundinnen und Kunden sehen in der SBB zu Recht ein Unternehmen, das die ökologische Nachhaltigkeit lebt und beispielhaft steht für Klimaschutz, Energieeffizienz und für den sorgsam Umgang mit den natürlichen Ressourcen. Wir fassen unseren Nachhaltigkeitsbegriff aber weiter: Neben der ökologischen kümmern wir uns auch um die soziale und ökonomische Seite der Nachhaltigkeit und unternehmen grosse Anstrengungen, um uns in allen drei Bereichen stetig zu verbessern. Nur ein umfassend nachhaltiges Unternehmen ist ein gesundes und wertvolles Unternehmen, das auch in Zukunft einen entscheidenden Beitrag an den Wohlstand und die Lebensqualität in unserem Land leisten kann.

Im vorliegenden Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht zeigen wir auf, was die SBB bezüglich ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit 2011 erreicht hat und wie wir uns in den drei Bereichen weiter verbessern wollen. Auch dieses Jahr berichten wir gemäss den international anerkannten Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI).

Transparenz, Gesundheit, Fitness, Nachhaltigkeit.

Der Weg zum umfassend wertvollen Unternehmen führt über vier Stufen: Transparenz, wirtschaftliche Gesundheit, Fitness am Markt und Nachhaltigkeit. Als nachhaltiges Unternehmen soll die SBB das leistungsfähige Bahnsystem in unserem Land erhalten und der steigenden Nachfrage entsprechend weiter ausbauen. Mit dem Ziel, dass die Kundinnen und Kunden auch weiterhin sicher, pünktlich und komfortabel an ihr Ziel kommen, in den Bahnhöfen die auf sie zugeschnittenen Angebote vorfinden, und dass die Güter pünktlich und umweltfreundlich auf der Schiene transportiert werden können.

Die guten Leistungen basieren auf einem hervorragend funktionierenden Bahnsystem.

Wir haben in den vergangenen Jahren die Transparenz im Unternehmen und mit ihr die operative Führung wesentlich verbessert. Voraussetzung dafür war die Schaffung einer vertieften Daten- und Faktenlage. Dabei haben wir uns auch nicht gescheut, unangenehme Wahrheiten transparent zu machen. Erst auf dieser Grundlage liessen sich die für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Unternehmens zentralen Bewertungen vornehmen. Wir haben mit dem Netzaudit 2009/2010 den Nachholbedarf beim Netzerhalt der Infrastruktur ausgewiesen. Wir haben beim Güterverkehr in einer umfassenden Analyse den Sanierungsbedarf aufgezeigt, das internationale Gütertransportgeschäft in eine eigene Gesellschaft ausgegliedert und sind nun daran, den Wagenladungsverkehr rentabel zu machen. Heute kennen wir die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Geschäftsfelder unseres Unternehmens. Und wir kennen die belastende Schuldenentwicklung und die finanziellen Herausforderungen der kommenden Jahre.

In den nächsten Schritten geht es darum, die wirtschaftliche Gesundheit, die Fitness und schliesslich die Nachhaltigkeit der SBB weiter zu verbessern. Wir setzen ein griffiges Schuldenmanagement um und haben Effizienz- und Produktivitätsprogramme in allen Bereichen am Laufen. Zu unserer Strategie gehört auch eine gezielte Investitionspolitik und der optimale Einsatz der knappen finanziellen Mittel in denjenigen Bereichen mit dem grössten Kundennutzen und dem stärksten Ertragspotenzial.

Neue Unternehmenskultur.

Daneben arbeiten wir auch intensiv an der Unternehmenskultur und treiben den nötigen Kulturwandel beherzt voran – vom ehemaligen Staatsbetrieb zum modernen Unternehmen. Unsere neun Konzernziele helfen uns dabei. Wir haben begonnen, die Führungskultur mit umfassenden Programmen unternehmensweit zu verstärken, hin zu mehr Eigenverantwortung und zu persönlichen Zielen. Und wir haben im engen Kontakt mit den Sozialpartnern im ganzen Unternehmen ein zeitgemässes, marktgerechtes und transparentes Lohnsystem eingeführt – auch wenn es noch Überzeugungsarbeit braucht, um alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesem teilweise schmerzhaften Prozess von dessen Vorteilen zu überzeugen.

Die Führungskräfte sollen die neue Unternehmenskultur beispielhaft vorleben.

Wir befinden uns mitten in einem Transformationsprozess. Aus einem divisional organisierten Unternehmen wird eine integrierte SBB, in welcher alle ein gemeinsames Verständnis vom Funktionieren des Systems Eisenbahn haben, sich an den gleichen Werten und Zielen orientieren und diese konsequent auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden ausrichten. Diese sollen die SBB als integrierte Bahn-Dienstleisterin wahrnehmen. Motivierte und engagierte Mitarbeitende bringen langfristig gute Ergebnisse. Voraussetzung dafür ist eine gelebte Unternehmenskultur: Wir arbeiten leistungs- und ergebnisorientiert, gehen konstruktiv-kritisch miteinander um, sind zuverlässig und pflegen unser Bahn-Know-how. Dabei soll spürbar werden, dass Menschen für Menschen arbeiten – respektvoll und wertschätzend.

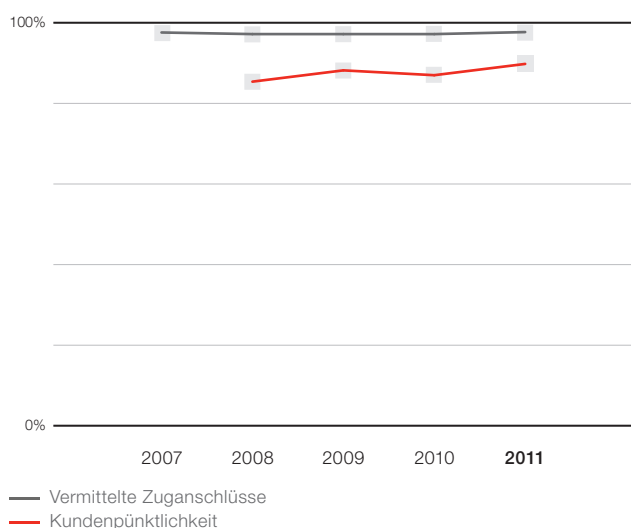
Die Führungskräfte sollen diese Unternehmenskultur vorleben. Alle SBB Kader haben sich zu den Grundsätzen bekannt und werden daran gemessen. Um das gemeinsame Verständnis über alle Stufen bis zur Basis zu gewährleisten, durchlaufen alle 3000 Führungskräfte Workshops, die sie befähigen, die Werte und Ziele auf passende Art und Weise an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterzugeben. Der Schlüssel zum Erfolg ist ein durchgängiges Führen über klar definierte und nachvollziehbare Ziele. Auf allen Ebenen fordern wir Unternehmer-, Führungs- und Sozialkompetenz ein.

Die neun Konzernziele der SBB.

Neun Konzernziele bilden die tragfähige Basis für die erfolgreiche Zusammenarbeit der rund 28600 Mitarbeitenden quer durch das ganze Unternehmen. Sie schaffen das gemeinsame Verständnis, das für die guten Leistungen zugunsten der Kundinnen und Kunden und damit auch für den nachhaltigen Geschäftserfolg unerlässlich ist. Sie sind Orientierungshilfe und Führungsinstrument bei der täglichen Arbeit. Sie werden kontinuierlich weiterentwickelt und geschärft.

- Die **Kundenzufriedenheit** liegt insgesamt auf hohem Niveau. Die Reisenden zeigten sich im Vergleich zu 2010 zufriedener mit den SBB Leistungen, die Kantone als Besteller im Regionalverkehr beurteilten uns ebenfalls besser als im Vorjahr. Auch im Güterverkehr lag die Kundenzufriedenheit über dem Vorjahreswert. Die Kunden von Infrastruktur stellten der SBB im Berichtsjahr ein gutes Zeugnis aus, die Zufriedenheitswerte waren höher als im Vorjahr. In den SBB Bahnhöfen zeigten sich die Kundinnen und Kunden bezüglich Sauberkeit und Sicherheit etwas weniger zufrieden als 2010.
- Das **Konzernimage** bewegte sich auf dem Niveau des Vorjahres. Die SBB wird von den Kundinnen und Kunden positiv wahrgenommen als Unternehmen, das sich durch hohe Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit auszeichnet. Die SBB musste im letzten Jahr auch unangenehme Botschaften verkünden. Im Falle der Billettpflicht ist es uns nicht gelungen, den Nutzen für unsere Kunden in den Vordergrund zu rücken. Wir arbeiten daran, die Kundenausrichtung wieder spürbar zu machen.
- Die **Personalszufriedenheit** stabilisierte sich im Berichtsjahr, die Werte des 2011 durchgeführten «Stimmungsbarometers» lagen leicht über Vorjahr. Die Werte sind aber immer noch zu tief. Eine Reihe anspruchsvoller Themen stellten die Beziehung zwischen SBB und Mitarbeitenden auf die Probe – so etwa Veränderungen bei den Personaleinstufungen als Folge des neuen, marktorientierten Lohnsystems, aber auch die laufenden Effizienz- und Produktivitätsprogramme sowie Restrukturierungen bei SBB Cargo. Der Kulturwandel in der Führung und bei der Vermittlung von Entscheiden ist eingeleitet, braucht aber Zeit, bis er im ganzen Unternehmen greift.
- Nochmals besser als im Vorjahr war die Pünktlichkeit. Im Personenverkehr erreichten die **Kundenpünktlichkeit** wie auch die Anschlusspünktlichkeit Rekordwerte. Dies ist das Resultat intensiver Anstrengungen des ganzen Unternehmens im Dienste unserer Kundinnen und Kunden. Im Güterverkehr lag die Anknüpfungspünktlichkeit der Transitgüter

Pünktlichkeit Reiseverkehr



züge auf Vorjahresniveau. Im Binnenverkehr verkehrten die Güterzüge etwas pünktlicher als im Vorjahr.

- Die **Sicherheit** konnte 2011 auf hohem Niveau weiter verbessert werden. Bei den Zusammenstößen, den Entgleisungen und den Personunfällen wurden nochmals Verbesserungen erzielt. Dass bei drei gravierenden Zwischenfällen (Brand im Simplontunnel, Streifkollisionen in Olten und Döttingen) keine Menschen getötet oder schwer verletzt wurden, verdanken wir aber auch glücklichen Umständen. Bei der Zahl der Unfälle von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern konnten wir uns 2011 ebenfalls weiter verbessern. Überschattet wurde das gute Resultat jedoch von einem tödlichen Arbeitsunfall Anfang März 2012. Solche Unfälle mahnen uns daran, in unseren Anstrengungen keinen Moment nachzulassen und die konzernweite Sicherheitskultur stetig weiterzuentwickeln. Die hohe Sicherheit der SBB ist Voraussetzung für das Vertrauen der Kundschaft und der Mitarbeitenden und damit für den Erfolg des ganzen Unternehmens.
- Das **Jahresergebnis** liegt über dem Vorjahr. Die Gründe dafür sind vielfältig. Insbesondere ins Gewicht fielen die Effizienzsteigerungen in den administrativen Bereichen bei der Infrastruktur, beim Personenverkehr und bei SBB Cargo. Die zum Jahresbeginn erfolgte Ausgliederung des in-

ternationalen Güterverkehrs und die in den letzten Jahren erhöhte Produktivität im Binnengüterverkehr stärkten das positive Resultat ebenfalls. Relativiert wurde es hingegen sowohl durch ein leicht abgeschwächtes Nachfragewachstum als auch durch einen markanten Ergebnismrückgang im Personenverkehr.

- Insgesamt erwirtschaftete die SBB 2011 einen leicht negativen **Free Cash Flow**. Das gute operative Ergebnis, die gezielte Steuerung der Investitionen und Lieferverzögerungen bei der Flottenbeschaffung trugen wesentlich zu dieser Entwicklung bei. Die Verschuldung der SBB konnte, wenn auch auf immer noch hohem Niveau, gehalten werden.
- Die **Wettbewerbsposition** der SBB wurde im Personenverkehr durch verbesserte Verkehrsleistungen und Wachstum im Pendler- und Geschäftsverkehr gestärkt. Hier erreichte die Bahn einen **Marktanteil** von 25,4 Prozent (2010: 25,2 Prozent). Der Modalsplit Schiene/Strasse verbesserte sich im Personenverkehr zugunsten der Bahn.
- **Ökologische Nachhaltigkeit**: Bei der Umsetzung des laufenden Programms zur Steigerung der Energieeffizienz ist die SBB auf Kurs. 2011 steigerte sie die Massnahmenwirkung auf 145 GWh. Das entspricht dem Stromverbrauch von mehr als 36000 Haushalten. Mittelfristig will die SBB die Einsparziele erhöhen und das Programm ausbauen. Derzeit erarbeitet sie eine Energiebeschaffungsstrategie, welche die Energieversorgung bei wachsendem Strombedarf infolge des geplanten Leistungsausbaus auch künftig sicherstellt. Der Mehrbedarf ab 2013 wird zu 100 Prozent mit erneuerbarer Wasserkraft gedeckt, womit der Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstromverbrauch ab 2013 auf mehr als 80 Prozent steigen wird. Ihre Reduktionsziele beim CO₂-Ausstoss hat die SBB im zurückliegenden Geschäftsjahr um knapp 2000 Tonnen verfehlt. Gründe waren eine verzögerte Umsetzung verschiedener Massnahmen bei Gebäuden sowie ein höherer Dieserverbrauch der Rangierflotte aufgrund betrieblicher Änderungen. Langfristig wird die SBB ihre CO₂-Reduktionsziele jedoch erreichen. Ein Umweltmanagement wird im ganzen Konzern umgesetzt und die Nachhaltigkeit auf allen Stufen verankert. Auch die Beschaffungs- und Einkaufspolitik wird stärker als bislang nach ökologischen und sozialen Kriterien ausgerichtet. Die SBB will zudem ihre soziale und gesellschaftliche Verantwortung stärken und wird dazu in den kommenden Monaten eine Strategie erarbeiten.

Konstant gute Leistungen.

Die Leistungen der SBB lagen in allen Geschäftsfeldern auf konstant gutem Niveau. Der Personenverkehr vermochte erneut zuzulegen. Der Güterverkehr ging konjunkturbedingt und durch die Ausrichtung von SBB Cargo auf rentable Verkehre leicht zurück.

Im Personenverkehr setzte sich der Trend der Vorjahre fort: Die Nachfrage stieg – wenn auch leicht abgeschwächt – um 2,7 Prozent an. 2011 reisten im Durchschnitt täglich 977 000 Passagiere mit der SBB, die Zahl der in unseren Zügen zurückgelegten Personenkilometer stieg um 1,3 Prozent auf 17 749 Mio. (2010: 17 513 Mio. Pkm). Insgesamt reisten im letzten Jahr 356,6 Mio. Passagiere mit der SBB.

Im Güterverkehr ging der Verkehrsertrag zurück. Der schleppende Konjunkturverlauf, die Bereinigung der nicht kostendeckenden Aufträge und der Konkurs zweier Grosskunden drückten auf die Nachfrage. 2011 lag die Transportleistung von SBB Cargo bei 12 346 Mio. Nettotonnenkilometer (2010: 13 111 Mio. Ntkm). SBB Cargo transportierte im letzten Jahr täglich rund 195 000 Tonnen Güter.

Im inländischen Wagenladungsverkehr kann das heutige fein verästelte Netz mit seinen 500 Bedienpunkten nicht kostendeckend betrieben werden; 155 schlecht ausgelastete Punkte müssen deshalb saniert werden. Gelingt das nicht, werden diese Punkte nicht mehr bedient. Wir überprüfen jeden einzelnen Bedienpunkt zusammen mit unseren Kunden und suchen

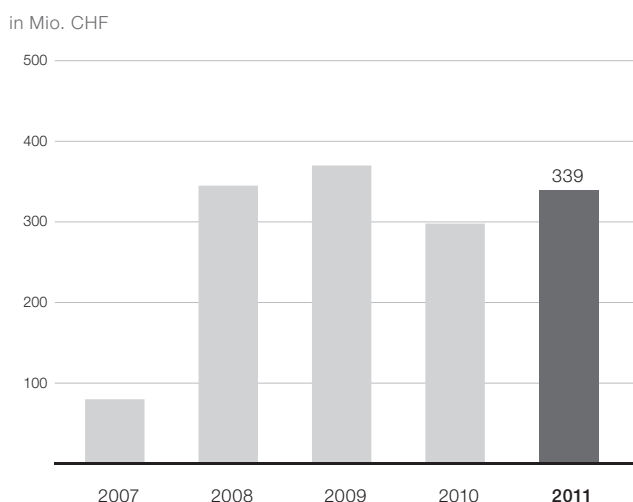
Leistungen der öffentlichen Hand.

Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich 2011 auf insgesamt CHF 2946,7 Mio. Das sind CHF 260,2 Mio. mehr als im Vorjahr (CHF 2686,5 Mio.). Dieser Wert schliesst auch die Darlehen von CHF 574,1 Mio. (2010: CHF 411,3 Mio.) zur Finanzierung der Investitionen ein.

Die Leistungen von Bund und Kantonen im Einzelnen:

- Erfolgswirksame Leistungen an die Infrastruktur für den Netzerhalt: 2011 flossen der SBB insgesamt CHF 1695,8 Mio. (2010: CHF 1612,9 Mio.) zu. In diesem Betrag sind insbesondere die Deckung des im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegenen Abschreibungsbedarfs von CHF 901,0 Mio. und der Betriebsbeitrag an die Infrastruktur von CHF 510,0 Mio. enthalten.
- Erfolgswirksame Leistungen an die Verkehrsbereiche: Letztere erhielten im vergangenen Jahr insgesamt CHF 608,7 Mio. (2010: CHF 578,8 Mio.). In diesen Beträgen sind Zahlungen Dritter (Gemeinden und ausländische Gebietskörperschaften) nicht berücksichtigt. SBB Cargo erhielt für den Kombinierten Verkehr und zur Abgeltung der Frankenstärke insgesamt CHF 33,6 Mio. (2010: CHF 22,4 Mio.). Der Regionalpersonenverkehr erhielt für bestellte Leistungen vom Bund CHF 250,4 Mio. (2010: CHF 253,0 Mio.) und von den Kantonen CHF 324,8 Mio. (2010: CHF 303,4 Mio.).
- Finanzierung durch die öffentliche Hand: Insgesamt gewährten Bund und Kantone der SBB Darlehen in der Höhe von CHF 574,1 Mio. (2010: CHF 411,3 Mio.) für die bestellten Netzausbauprojekte. Die Finanzierung durch den Bund erreichte 2011 den Betrag von CHF 427,9 Mio. (2010: CHF 205,4 Mio.), was einem Wachstum um 108,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dagegen sank die Finanzierung durch die Kantone von CHF 205,8 Mio. im Vorjahr auf CHF 146,1 Mio.

Konzernergebnis



in Absprache mit dem Bund nach Lösungen. Die Bahn kann ihre Stärken vor allem beim Führen ganzer Züge über lange Strecken ausspielen.

Die weltweit schwierige Konjunkturlage und die Verunsicherung an den Märkten prägten das Jahr.

Das Geschäftsfeld International wurde per 1. Januar 2011 aus der SBB ausgegliedert und in die neue SBB Cargo International überführt. Die Verkehrsleistung lag konjunkturbedingt leicht unter den Erwartungen, auch hier erschwerten die ungünstigen Entwicklungen im wirtschaftlichen Umfeld das Geschäft spürbar.

Infrastruktur erreichte die bezüglich Effizienz gesetzten Ziele. Die Zahl der auf dem SBB Netz zurückgelegten Trassenkilometer nahm mit 165,1 Mio. auch im Berichtsjahr leicht zu (2010:

163,5 Mio. Trkm), die Netznutzungseffizienz erreichte erneut einen Rekordwert. Kein anderes Bahnnetz der Welt wird so intensiv befahren wie unser SBB Netz. Über jedes Hauptgleis rollten täglich im Durchschnitt 96,3 Züge (2010: 95,4). Die Zahl der Langsamfahrstellen konnte 2011 von 60 auf 36 gesenkt werden.

Im Immobiliengeschäft lagen die Erlöse aus Mieterträgen mit CHF 326,3 Mio. (2010: CHF 305,4 Mio.) über dem Vorjahreswert. Die Umsätze in den Laden- und Gastronomiegeschäften der SBB RailCity-Bahnhöfe lagen zwar nur 0,3 Prozent über dem Vorjahr, übertrafen aber den relevanten Index des Schweizer Detailhandels um 1,9 Prozentpunkte. Leicht zurückgegangen ist jedoch der Umsatz pro Quadratmeter Verkaufsfläche.

Schwieriges Marktumfeld.

Die weltweit schwierige Konjunkturlage und die ausserordentliche Verunsicherung an den Finanz- und Aktienmärkten als Folge der Schuldenkrise in Europa prägten das Berichtsjahr. Auch die SBB war in vielen Bereichen davon betroffen. Dabei kam uns zugute, dass wir bereits 2008 Massnahmen zur Steigerung der Produktivität eingeleitet haben und seither Effizienz und Produktivität kontinuierlich verbessern konnten.

Betroffen von der negativen Konjunktur war in erster Linie der Güterverkehr. Europaweit ging die Nachfrage nach Transportleistungen zurück. Die schleppende Konjunktur beeinträchtigte sowohl bei SBB Cargo International als auch bei SBB Cargo die Verkehre. Zudem verlor SBB Cargo im Berichtsjahr mehrere Grosskunden, weil diese die Geschäftstätigkeit aufgaben. Im Binnenmarkt ist aufgrund eingehender Gespräche mit den Kunden von einer rückläufigen Nachfrage auszugehen.

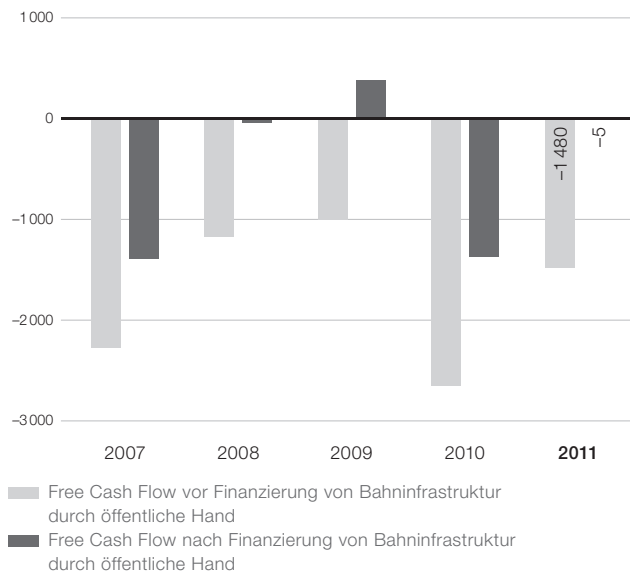
Im Immobilienmarkt profitierten wir von der Preisstabilität unserer Objekte in Zentrumsanlagen. Hier war die Nachfrage nach attraktiven Standorten auch 2011 ungebrochen. Die Mieter in den Bahnhofgeschäften wirtschafteten trotz schwieriger Konjunktur auch im Berichtsjahr in der Regel überaus erfolgreich, was sich positiv auf die Mieteinnahmen der SBB auswirkte.

Verbessertes Konzernergebnis.

Die SBB erwirtschaftete im Berichtsjahr ein Jahresergebnis von CHF 338,7 Mio. (2010: CHF 298,3 Mio.). Im Personenverkehr liegt das Segmentergebnis mit CHF 213,9 Mio. fast ein Drittel unter Vorjahr (2010: CHF 292,6 Mio.) und ist anders als in den letzten Jahren rückläufig. Die Einnahmen sind massgeblich durch die Tarifmassnahmen um drei Prozent gewachsen, ihnen

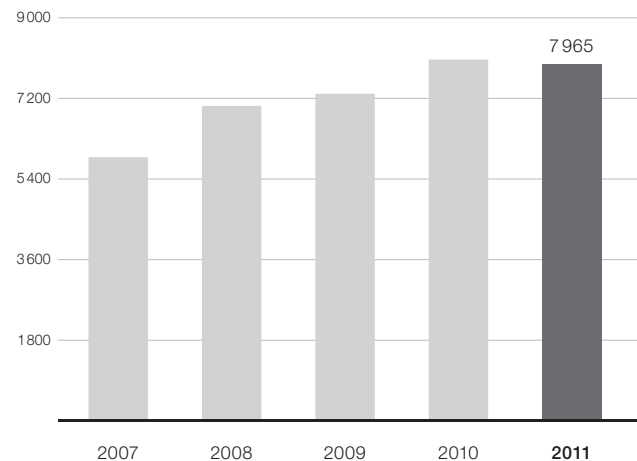
Free Cash Flow vor und nach Finanzierung öffentliche Hand

in Mio. CHF



Verzinsliche Verschuldung

in Mio. CHF



standen Mehrbelastungen durch höhere Trassenpreise (CHF 90 Mio.), höhere Personalkosten, grössere Abschreibungen und Finanzeffekte gegenüber. Der Ertrag pro Personenkilometer lag 2011 bei 15,52 Rappen (2010: 15,89 Rappen). Die Zahl der Kunden, die mit Generalabonnements reisten, blieb 2011 trotz Preiserhöhungen stabil. Insgesamt waren Ende 2011 430 982 GA im Umlauf (2010: 428 611). Bei den Halbtaxabonnements verzeichneten wir leicht weniger Kunden (2 344 918 Abos gegenüber 2 357 338 im Vorjahr).

Der Güterverkehr verbesserte seine Produktivität 2011 weiter. Insgesamt realisierte SBB Cargo in den letzten drei Jahren Verbesserungsmassnahmen mit einer Wirkung von über CHF 100 Mio. Auch im Berichtsjahr senkte SBB Cargo die Kosten im operativen Geschäft. Trotz tieferem Verkehrsertrag und Einmaleffekten verbesserte sich das Segmentergebnis auf CHF -46 Mio. (2010: CHF -64,0 Mio.). Es sind weitere, bereits eingeleitete Sanierungsmassnahmen nötig, auch in der Bedienstruktur, um mittelfristig ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen.

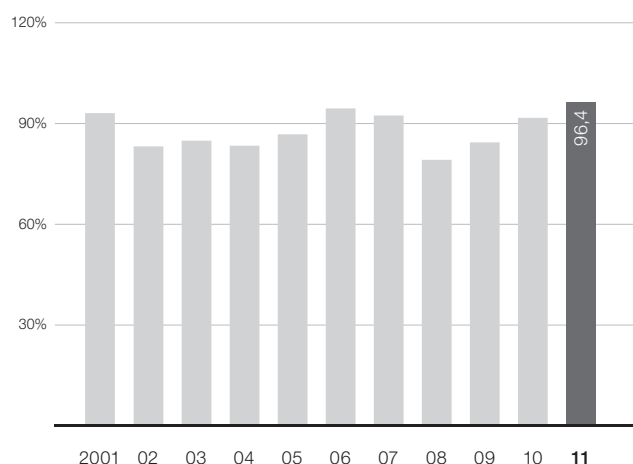
Bei Infrastruktur belief sich das Segmentergebnis auf CHF 72,4 Mio. (2010: CHF 4,8 Mio.). Aus den erhöhten Trassenpreisen und dem Mehrverkehr im Personenverkehr resultierten

höhere Verkehrserträge. Zudem lag der Betriebsbeitrag des Bundes um knapp CHF 40 Mio. über Vorjahr. Namentlich wirkten sich aber auch die in die Wege geleiteten Effizienzsteigerungen positiv aus und trugen wesentlich zur Ergebnisverbesserung bei. Auch konnten nicht alle vorgesehenen Arbeiten ausgeführt werden.

Bei der Sanierung der Pensionskasse haben wir einen wichtigen Fortschritt erzielt.

Im Immobiliengeschäft erwirtschaftete die SBB ein Segmentergebnis vor Ausgleichszahlungen von CHF 182,5 Mio. (2010: CHF 173,5 Mio.). CHF 150 Mio. davon flossen an Infrastruktur, der restliche Betrag ging als zusätzliche Zins- und Amortisationsleistungen an die Sanierung der SBB Pensionskasse. Insbesondere die Mieterträge Dritter wurden 2011 erneut verbessert. Der Erfolg aus der Veräusserung von Liegenschaften belief sich auf CHF 66,2 Mio. (2010: CHF 82,5 Mio.).

Entwicklung Deckungsgrad Pensionskasse



SBB Cargo International.

Der internationale alpenquerende Gütertransitverkehr wird seit Anfang 2011 nicht mehr von SBB Cargo, sondern von der neu gegründeten SBB Cargo International – einer gemeinsamen Gesellschaft der SBB und des Kombi-Operators Hupac – geführt.

Die nötigen Restrukturierungen, insbesondere an den Standorten in Deutschland und Italien, und die schwierigen Marktentwicklungen forderten SBB Cargo International im Startjahr stark. Der Umbau des internationalen Transitgeschäfts im Rahmen der neuen Gesellschaft konnte bis Ende des Berichtsjahres weitgehend abgeschlossen werden.

Die ungünstigen Marktentwicklungen erschwerten den Aufbau der neuen Gesellschaft. Die Schwäche des Euro beeinträchtigte die Umsatzentwicklung von SBB Cargo International. Mit gezielten Effizienzmassnahmen trug die Geschäftsleitung des jungen Unternehmens der Entwicklung Rechnung mit dem Ziel, die vom Eigner gesetzten Vorgaben dennoch bestmöglich zu erfüllen. Gleichzeitig sah sich SBB Cargo International gemeinsam mit der ganzen Branche mit einer schwindenden Nachfrage nach Transportleistungen konfrontiert.

Auch zwei Unfallereignisse auf der Nord-Süd-Achse (eine Zugentgleisung in Mülheim/Deutschland im Mai 2011 und der Brand im Simplontunnel im Juni 2011) behinderten die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Hinzu kam eine mehrwöchige Sperrung der Strecke via Luino nach Gallarate/Italien zwecks Unterhaltsarbeiten. All dies führte bei SBB Cargo International zu Umsatzausfällen im Umfang von mehreren Millionen Franken.

Weiterhin hohe Verschuldung.

Die Verschuldung des Unternehmens hat sich dank eines nur leicht negativen Free Cash Flows im Berichtsjahr nicht weiter verschlechtert. Allerdings liegt sie noch immer auf hohem Niveau: Die Nettoverschuldung betrug per Ende Jahr CHF 17 990,5 Mio. (2010: CHF 17 284,6 Mio.). Die verzinsliche Verschuldung lag bei CHF 7 964,6 Mio. (2010: CHF 8 051,7 Mio.). Der Free Cash Flow belief sich 2011 nach Finanzierung öffentliche Hand auf CHF –5,2 Mio. (2010: CHF –1 371 Mio.). Vor Finanzierung öffentliche Hand lag der Wert bei CHF –1 480,3 Mio. (2010: CHF –2 652,4 Mio.).

Mit einem gezielten Investitions- und Schuldenmanagement kämpft die SBB gegen die hohe Verschuldung. Sie wird sich jedoch in den kommenden Jahren noch weiter erhöhen, weil hohe Investitionen fürs Rollmaterial anstehen und die Ausgaben für die Energieversorgung ansteigen. Längerfristig werden die Schulden dank der in die Wege geleiteten Massnahmen aber deutlich reduziert.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013–16 ist vorgesehen, weiterhin prioritär die Substanzerhaltung voranzutreiben, um den Netzzustand zu verbessern. Die Erhöhung der Baukapazitäten und die Verbesserung der Produktivität bei SBB Infrastruktur werden dazu führen, dass der im Netzzustandsbericht 2010 ausgewiesene Nachholbedarf und die strukturellen Mängel bis 2017 um rund CHF 750 Mio. auf den Stand von CHF 3 Mia. abgebaut werden.

Sanierung der Pensionskasse.

Bei der laufenden Sanierung unserer Pensionskasse konnten die SBB und alle Mitarbeitenden 2011 einen Fortschritt erzielen. Der Bund leistete einen Beitrag von CHF 1,148 Mia. an die Sanierung der PK SBB. Dadurch erhöhte sich der Deckungsgrad der Kasse per Jahreswechsel auf 96,4 Prozent (Vorjahr 91,7 Prozent). SBB und Versicherte erbrachten auch 2011 Sanierungsbeiträge von insgesamt CHF 90 Mio. (paritätisch je 2,5 Prozent des beitragspflichtigen Lohnes). Die negativen Entwicklungen an den internationalen Finanz- und Aktienmärkten führten jedoch dazu,

dass die PK SBB im Berichtsjahr die benötigte Mindestrendite nicht erreichte.

Die PK SBB entschied sich, die technischen Grundlagen per Herbst 2012 an die steigende Lebenserwartung und die anhaltend tiefen Zinsen anzupassen. Der technische Zins wird dann von 3,5 Prozent auf 3 Prozent gesenkt, der Umwandlungssatz von 6,515 auf 5,848 Prozent. Die nachhaltige Gesundung der PK SBB wird Unternehmen und Mitarbeitende auch in den kommenden Jahren in hohem Masse beanspruchen. Im Rahmen der Lohnverhandlungen 2012 wurde beschlossen, die Beiträge an die Pensionskasse zugunsten der Mitarbeitenden um zwei Prozent zu erhöhen – auch aus Anerkennung für deren Beitrag an die gesteigerte Effizienz und Produktivität des Unternehmens.

Das Kundenangebot und die Kapazitäten müssen ausgebaut und verbessert werden.

Neues Lohnsystem.

Die SBB führte im Berichtsjahr ein neues Lohnsystem ein, das den Ansprüchen einer modernen Unternehmensführung bezüglich Transparenz und Leistungsbewertung entspricht. Bestehende Ungleichheiten im Lohngefüge im Vergleich zu anderen Branchen wurden beseitigt. Gleichzeitig verbesserte das Unternehmen damit seine Position am Arbeitsmarkt: Die SBB kann jetzt den spezifischen Anforderungen in Teilen des Arbeitsmarktes dank mehr Flexibilität besser entsprechen. Die Einführung des neuen Lohnsystems war für die Mitarbeitenden in keinem Fall mit Lohnneinbussen verbunden: Mitarbeitende, deren Lohn oberhalb des neuen Lohnspektrums lag, erhielten den Besitzstand garantiert.

Dank an die Mitarbeitenden.

Die guten Resultate der SBB im Jahre 2011, insbesondere in den Bereichen Pünktlichkeit und Sicherheit, sind nur dank der hervorragenden Zusammenarbeit der 28 600 Mitarbeitenden auf allen Stufen zustande gekommen; sie alle erbrachten einmal mehr sehr gute Leistungen für unsere Kundinnen und Kunden. In einer Zeit, die geprägt ist von Verunsicherung und von Wandel in vielen Teilen des Unternehmens, engagieren sich Kader und Mitarbeitende mit grossem Einsatz und hoher Kompetenz

für die gezielte Weiterentwicklung unserer Leistungen. Dies zeugt von einem überdurchschnittlich hohen Commitment unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für unsere Kundinnen und Kunden wie auch für das Unternehmen. Ohne diese hohe Identifikation und die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten hätte die SBB 2011 nicht so gute Resultate erzielt. Verwaltungsrat und Konzernleitung danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Arbeit, die sie auch 2011 geleistet haben.

SBB vor grossen Herausforderungen.

Die SBB steht auch in den nächsten Jahren vor grossen unternehmerischen Herausforderungen. Wir müssen unser Angebot ausbauen und auf die künftigen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden ausrichten. Ein gut funktionierender und leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr ist die Grundlage für die wirtschaftliche Prosperität. Die SBB will auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag an den Wohlstand und die Lebensqualität unseres Landes leisten, indem sie das System Bahn gezielt weiterentwickelt.

Die SBB nimmt diese Verantwortung wahr, indem sie kommende Entwicklungen antizipiert und die notwendigen Massnahmen ableitet und plant. Die Realisierung von Eisenbahnvorhaben ist ein langfristiges Geschäft: Im Bereich der Infrastruktur benötigen neue Projekte mindestens zehn, oftmals aber noch wesentlich mehr Jahre von der Idee bis zur Realisierung und Inbetriebnahme. Auch die Beschaffung von neuem Rollmaterial dauert vier bis sechs Jahre. Genügend Vorlaufzeit ist daher unerlässlich.

Im Zentrum aller Diskussionen um die Weiterentwicklung des Bahnsystems Schweiz und der SBB als leistungsfähiges und zukunftsorientiertes Unternehmen steht die Frage der Finanzierung. Um die steigende Nachfrage decken zu können, muss die SBB in den nächsten Jahren rund eine Milliarde Franken jährlich in neues Rollmaterial investieren. Hinzu kommen zusätzliche Kosten durch weitere Trassenpreiserhöhungen. Der Bundesrat hebt diese ab 2013 um CHF 200 Mio. und 2017 um zusätzliche CHF 100 Mio. an. Auch die Energiepreise dürften künftig deutlich ansteigen und die SBB spürbar belasten. Die zu erwartenden schwierigen Bedingungen im Marktumfeld für SBB Cargo werden die Situation zusätzlich verschärfen.

Um diese Herausforderungen für unsere Kunden, unser Land und dessen Regionen meistern zu können, müssen die finanziellen Risiken reduziert, Chancen im Markt konsequent genutzt und der Kostendeckungsgrad unserer Leistungen weiter erhöht werden. Gleichzeitig werden angesichts der grossen Aufgaben,

die vor uns liegen, auch Bund und Kantone und – gemäss dem Nutzerprinzip – die Kundinnen und Kunden wesentliche Beiträge zu leisten haben, um die Leistungsfähigkeit des Schweizer Bahnsystems auch für kommende Generationen sicherzustellen.

Wir setzen alles daran, die Erhöhung von Tarifen durch Effizienzsteigerungen so moderat wie möglich zu halten.

Die SBB wird auch weiterhin alles daran setzen, die Erhöhung der Tarife durch eigene Effizienz- und Produktivitätssteigerungen so moderat wie möglich zu halten. Wir streben dieses Ziel in den kommenden Jahren mit Massnahmen im Umfang von mehreren Hundert Millionen Franken pro Jahr an:

- Im gesamten Konzern werden wir bis ins Jahr 2017 die Struktur- und Verwaltungskosten der SBB um rund CHF 220 Mio. pro Jahr reduzieren; das entspricht einem Fünftel der bisherigen Kosten.
- Beim Personenverkehr werden Prozesse effizienter gemacht, Kosten reduziert und Einsparungen beim Einkauf und bei der Logistik vorgenommen. Daraus resultieren ab 2017 jährlich wiederkehrende Einsparungen von CHF 140 Mio.
- Im Güterverkehr setzen wir bis 2013 weitere Sanierungsmassnahmen im Wert von CHF 80 Mio. Franken um: Standardisierung der Leistungen, differenzierte Preis- und Vertragsgestaltung zur Verteilung der Auslastungsrisiken, eine Senkung der Strukturkosten sowie eine optimierte Dimensionierung des Bediennetzes im Wagenladungsverkehr sind tragende Teile des Massnahmenpakets. Damit wollen wir unser Ziel, im Güterverkehr für 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis auszuweisen, erreichen.
- Auch bei Infrastruktur läuft ein umfassendes Massnahmenprogramm zur Effizienzsteigerung. Verbesserungen bei Einkauf und Logistik und Optimierungen beim Unterhalt und der Erneuerung des Netzes sollen ab 2016 jährlich wiederkehrende Einsparungen von CHF 250 Mio. ermöglichen. Damit entlasten wir die öffentliche Hand.

Dank unseren Anstrengungen und frühzeitig eingeleiteten Massnahmen können wir fast die Hälfte der Zusatzkosten, die durch die vom Bund beschlossene Erhöhung der Trassenpreise per 2013 entstehen, selber auffangen und müssen sie nur teilweise über Preiserhöhungen an unsere Kunden weitergeben. Vor dem Hintergrund, dass die Trassenpreise 2017 erneut erhöht werden, bleibt jedoch der Druck auf das Ergebnis von Personenverkehr hoch, und Effizienzsteigerungen bleiben eine Daueraufgabe.

Es ist die Verantwortung und Pflicht von Verwaltungsrat, Konzernleitung und des ganzen Managements, in diesen Bemühungen für eine Stärkung der Ertragskraft und eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades nicht nachzulassen und das Unternehmen auch diesbezüglich mithilfe aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stetig weiter zu verbessern. Andernfalls droht die hohe verzinsliche Verschuldung des Unternehmens von aktuell knapp CHF 8 Mia. weiter anzuwachsen und das Unternehmen in seinen Entwicklungsmöglichkeiten einzuengen.

SBB muss ein Verkehrsunternehmen werden.

Die SBB braucht aber auch unternehmerischen Handlungsspielraum, der es erlaubt, zusätzliche finanzielle Mittel zu erwirtschaften. Wir müssen in der Lage sein, die anstehenden hohen Investitionen insbesondere in neues, noch leistungsfähigeres Rollmaterial aus eigenen Mitteln zu bestreiten. Die SBB ist daher auf Rahmenbedingungen angewiesen, die es dem Unternehmen möglich machen, in allen Bereichen der Geschäftstätigkeit die nötigen Gewinne zu erzielen. Nur so ist es auch möglich, neue und lohnende Wachstumsfelder erfolgreich zu erschliessen.

In Anbetracht der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklungen im europäischen Raum und der möglichen Auswirkungen auf die Schweiz muss sich unser Verkehrsunternehmen darauf vorbereiten, dass künftig möglicherweise weniger öffentliche Mittel zur Verfügung stehen. Das bestärkt uns in unseren Anstrengungen um Produktivitätssteigerungen, Erhöhung der Kostendeckungsgrade und vermehrte Investitionen in ertragsstarke Bereiche. Nur so können wir unser Angebot und unsere Leistungen auch unter erschwerten Bedingungen in guter Qualität für unsere Kundinnen und Kunden erbringen.

Angebotsausbau im Personenverkehr.

Der Bund rechnet damit, dass sich die Mobilität in der Schweiz bis 2030 um bis zu 50 Prozent erhöhen wird. In städtischen Ballungsräumen soll das Wachstum gar bis zu 100 Prozent betragen. Wir müssen unser Angebot und die Kapazitäten in

den nächsten Jahren weiter ausbauen und verbessern. Bereits dieses Jahr werden wir die ersten Kompositionen der neuen Doppelstockzüge im Regionalverkehr in Betrieb nehmen können. Ab 2014 sollen die ersten neuen, 400 Meter langen Doppelstockzüge im Fernverkehr folgen. Bis 2030 werden wir insgesamt rund 20 Milliarden Franken in modernes Rollmaterial investieren. Gleichzeitig bauen wir den Komfort in den Zügen weiter aus.

Im Hinblick auf die erwartete Nachfrageentwicklung werden wir das Zugangebot im Personenverkehr in den kommenden Jahren kontinuierlich ausbauen und die Fahrpläne verdichten. Im Fernverkehr wird die neue Durchmesserlinie in Zürich, die wir ab 2014 in Betrieb nehmen werden, massgebende Zusatzkapazitäten namentlich für den Zugverkehr auf der Ost-West-Achse bringen. Auf der Nord-Süd-Achse wird die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (2016) und des Ceneri-Basistunnels (2019) einen grossen Kapazitätssprung ermöglichen. Im Regionalverkehr werden wir das S-Bahn-Angebot in den Agglomerationsräumen so weit als möglich weiter verdichten. Die neue Durchmesserlinie in Zürich (2014), die neue Eisenbahnverbindung Mendrisio–Varese im Raum Tessin/Lombardei und der Ceneri-Basistunnel sowie die neue Bahnverbindung im Raum Genf Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse schaffen erhebliche zusätzliche Netzkapazitäten für den Regionalverkehr.

Kapazitätsausbau für den Güterverkehr.

Die langfristige Perspektive im Güterverkehr geht ebenfalls von einem deutlichen Zuwachs insbesondere im internationalen Verkehr aus. Mit dem Ausbau des Nord-Süd-Korridors durch die Schweiz dürften die im Schienengüterverkehr anfallenden Transportvolumina erheblich ansteigen. Wir erarbeiten langfristige Projekte, um das erwartete gewichtige Mengenwachstum im Gütertransport auf der Schiene zu bewältigen. Das wichtigste Instrument, um das Mengenwachstum auf der Schiene stattfinden zu lassen, ist neben dem Ausbau der Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse und dem Ausbau der Anschlussstrecken in Deutschland und Italien die nationale Terminalstrategie des Bundes. Sie sieht den Bau von zwei zentralen Güterterminals – Terminal Basel Nord und Gateway Limmattal – vor.

SBB setzt auf erneuerbare Energie.

Im Bereich der Infrastruktur sind der Substanzerhalt der Anlagen und der gezielte Netzausbau unsere grossen Herausforderungen. Der Bundesrat schlägt im Rahmen der Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» vor, künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahnsystems aus einem

einigen Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren. Wichtige Aufgabe von SBB Infrastruktur ist es auch, die Energieversorgung der Bahn in der Zukunft sicherzustellen. Obwohl die SBB ihre Energieeffizienz laufend verbessert und sich ein ehrgeiziges Sparziel bis 2025 gesetzt hat, zeichnet sich aufgrund des Angebotsausbaus ein Energiemehrbedarf ab. Im Rahmen einer Energiebeschaffungsstrategie erarbeiten wir die Optionen der Zukunft. Einerseits gilt es, die Versorgungssicherheit zu gewährleisten, andererseits wollen wir den Anteil des Stroms aus erneuerbaren Quellen erhöhen. Bereits heute bezieht die SBB rund 75 Prozent des Bahnstroms aus Wasserkraft, ab 2013 wird dieser auf mehr als 80 Prozent steigen. Mittelfristig planen wir, den Anteil an Kernenergie durch erneuerbare Energien zu ersetzen.

Viele Herausforderungen der SBB sind nur gemeinsam mit dem Bund und den Kantonen lösbar.

Immobilien: Wertschöpfung an Toplagen.

Im Immobilienbereich gilt es, die Bahnhöfe und die Bahnhofareale im ganzen Land zu modernisieren und die Kapazitäten an die künftigen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden anzupassen. Gleichzeitig wollen wir die Angebote in den Bahnhöfen nahe an den Kundenbedürfnissen weiter ausbauen. Damit fördern wir die Attraktivität unserer Bahnhöfe als hochwertige und vielfältige Dienstleistungszentren und schaffen zusätzlichen Nutzen für Reisende und Bevölkerung. Gleichzeitig stellen wir so sicher, dass wir als SBB von den wachsenden Frequenzen, die wir schaffen, auch direkt profitieren können. In derselben Absicht wollen wir auch die Areale im Umfeld der Bahnhöfe aufwerten zu zentralen urbanen Lebensräumen.

Dringender Handlungsbedarf besteht bei den Bahnzugängen, welche für die Kunden gerade bei längeren Zugkompositionen für gute Umsteigebedingungen sorgen.

Wir stellen sicher, dass das Unternehmen und damit auch Kunden durch wiederkehrende Erträge nachhaltig an der Wertschöpfung an Toplagen mitten in städtischen Zentren partizipieren. Daher wollen wir das Engagement der SBB bei den entwickelten Arealen verstärken.

Gemeinsam mit der öffentlichen Hand.

Wesentliche Herausforderungen unseres Unternehmens sind nur gemeinsam und im engen Kontakt mit dem Bund und den Kantonen lösbar. Wir wollen unser wertvolles und bestens funktionierendes System der integrierten Bahn gemeinsam mit dem Bund und den Kantonen weiterentwickeln.

- Die nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur ist mit der Vorlage «FABI» gut aufgegleist. Der Bund hat die Herausforderungen erkannt und nimmt seine Verantwortung entschlossen wahr. «FABI» ist als Vorlage für die Finanzierung des Unterhalts unserer Bahninfrastruktur und für die Zukunft des leistungsfähigen Systems Bahn in unserem Land von grösster Bedeutung. Wir sind uns mit dem Bund einig, dass das Netz angemessen unterhalten, der aufgestaute Nachholbedarf abgebaut, die dringenden Engpässe im Schienennetz beseitigt und das Sitzplatzangebot deutlich erhöht werden müssen. Dafür wird es zusätzliche Mittel brauchen. Die notwendige Diskussion über unterschiedliche Ausbauvarianten dürfen nicht dazu führen, dass die Finanzierungsvorlage verzögert wird. Sonst werden wir unseren Kunden nicht die von uns erwartete Qualität bieten können. Es gilt, diejenigen Projekte mit der besten Wirtschaftlichkeit und dem höchsten Nutzen für möglichst viele Kundinnen und Kunden zu realisieren. Entscheidend ist, dass die Kantone eine einheitliche Haltung zu «FABI» finden. Andernfalls droht die Vorlage zu scheitern, was einschneidende Auswirkungen auf die Qualität des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hätte. Für die SBB könnte dies bedeuten, dass die Mittel für den Unterhalt der bestehenden Infrastruktur mittelfristig fehlen.
- Was die neue Leistungsvereinbarung mit dem Bund betrifft, sind wir auf gutem Weg. Es ist unbestritten, dass beim Unterhalt des Bahnnetzes Nachholbedarf besteht. Daneben müssen aber auch Engpässe behoben werden, damit die Leistungsfähigkeit der Bahn auch den künftigen Anforderungen entspricht. Auch da gilt es, die richtigen Prioritäten zu setzen. Für die SBB ist der Ausbau des alpenquerenden Viermeterkorridors von gleicher Bedeutung wie der dringende Ausbau der Zugänge zu den Bahnhöfen. Für die Kundinnen und Kunden sind attraktive Umsteigezeiten gleich wichtig wie höhere Geschwindigkeiten. Dank grossen Effizienzsteigerungen in unserem Unternehmen konnten wir mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Weg finden, wie die wichtigsten Projekte realisiert werden können.
- Zusammen mit dem Bund geht es darum, die regulatorischen Rahmenbedingungen weiter zu optimieren – dies

mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber der Strasse zu stärken. Wir stehen dabei in einem ständigen Dialog. Bei allen anstehenden Aufgaben ist es wichtig, dass die Kostenbelastungen der Bahnunternehmen einen wettbewerbsfähigen Schienenverkehr ermöglichen.

- Gemeinsam mit dem Bund wollen wir dafür sorgen, dass die Schweiz möglichst gut ins europäische Bahnsystem eingebunden wird und die grenzüberschreitenden Hindernisse so weit als möglich abgebaut werden. Damit gewinnt die SBB im internationalen Personenverkehr im Vierstundenradius an Attraktivität und kann die Schweiz optimal und umweltschonend mit den umliegenden grossen Metropolen wie Mailand, Paris, Frankfurt und München verbinden.
- Damit der europaweit prognostizierte Zuwachs im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf den Hauptachsen – dazu zählt der Korridor Rotterdam–Genua durch die Schweiz – bewältigt werden kann, ist eine rasche Beseitigung der Engpässe auf den nördlichen und südlichen Zufahrten zwingend. Dafür sind Milliardeninvestitionen unerlässlich. Wir sind dankbar, dass der Bund die grosse Bedeutung des Ausbaus der Neat-Zufahrten bei seinen Ansprechpartnern thematisiert. Wir tun dasselbe mit unseren ausländischen Partnerbahnen. Neben baulichen Massnahmen sind auch im Güterverkehr politische Massnahmen wie etwa der Viermeterkorridor nötig, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn stärken und namentlich die grenzüberschreitende Interoperabilität nachhaltig verbessern.

Die SBB kämpft für das Erfolgsmodell Schweizer Bahn.

In der Europäischen Union wird aktuell darüber diskutiert, welche Organisationsmodelle bei den Bahnen auch in Zukunft zulässig sein sollen. Das «Schweizer System» wird dabei in jeder Hinsicht als vorbildlich bezeichnet; diese Sichtweise wird durch unsere guten Resultate im vergangenen Jahr unterstrichen. Dabei sind die Erfolgsfaktoren – allen voran das Gesamtsystem der integrierten Bahn und die gute Zusammenarbeit aller Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz – oft zu wenig bekannt. Im Rahmen der Diskussion zum «Ersten Eisenbahnpaket» hat sich die SBB konsequent für unser Modell eingesetzt und die Erfolgsfaktoren dargelegt. Durch aktive Interessenvertretung im Rahmen der Community of European Railway and Infrastructure Companies sowie der Zusammenarbeit mit anderen europäischen Bahnen ist es gelungen, eine

zusätzliche Verschärfung der Vorlage abzuwenden. Diese Themen sind damit allerdings nicht vom Tisch, sondern werden im Rahmen des 4. EU-Eisenbahnpakets von der EU-Kommission, welches für Ende 2012 geplant ist, wieder aufgenommen.

Unsere Kundinnen und Kunden sollen sich bei uns unterwegs zuhause fühlen.

Im Grundsatz hat die schweizerische Verkehrspolitik die gleichen Ziele wie die EU: ein hoher Anteil der Schiene im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern und ein Bahnangebot von hoher Qualität und Leistung. Die SBB unterstützt auch die Fortschritte bei der Integration der europäischen Bahnwelt, dies darf aber nicht zu einer Gefährdung von erfolgreichen Bahnsystemen wie dem unseren führen. Deshalb werden wir uns auch weiterhin mit allen Mitteln und auf allen Ebenen für unser Schweizer Modell einsetzen – im Interesse unserer Kundinnen und Kunden.

Dank an die Kundinnen und Kunden.

Wir danken unseren Kundinnen und Kunden im Personenverkehr, beim Güterverkehr, bei Immobilien und bei der Infrastruktur, die 2011 unsere Angebote genutzt und uns vertraut haben. Ihr Vertrauen ist uns Verpflichtung. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa wird auch die Schweiz mit tieferen Steuereinnahmen und knapper werdenden Mitteln der öffentlichen Hand konfrontiert sein. Umso wichtiger ist es, dass die SBB ihre Wirtschaftlichkeit weiter verbessert. Wir müssen unsere Anstrengungen erhöhen, um auch in Zukunft ein leistungsfähiges und auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden ausgerichtetes Bahnsystem zu garantieren. Dass wir seit vielen Jahren immer neue Kundinnen und Kunden dazugewinnen und die Zahl der Reisenden jedes Jahr wächst, freut uns. Wir sehen darin eine Bestätigung, dass wir uns in die richtige Richtung bewegen. Wir sehen darin auch ein Kompliment an unsere Mitarbeitenden und die vorangegangenen Generationen sowie die Schweizer Stimmbürger und -bürgerinnen, die dieses faszinierende System entwickelt und finanziert haben.

Wir sind uns auch bewusst, dass die SBB den hohen Erwartungen der Kundschaft nicht immer und überall zu entsprechen vermag. Auch im zurückliegenden Jahr haben uns Kundinnen und Kunden ab und zu und oft zu Recht auf Mängel hingewiesen, die den hohen Qualitätsversprechen der SBB nicht entsprachen. Solche Hinweise sind uns wichtig; sie helfen uns, unser Angebot und unseren Service weiter zu verbessern.

Von allen Aufgaben, die sich uns auf diesem Weg stellen, ist uns das Kundenwohl die wichtigste: Unsere Kundinnen und Kunden sollen sich bei der SBB unterwegs zuhause fühlen.



Dr. Ulrich Gygi
Präsident des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer
CEO SBB AG

Für die Kundinnen und Kunden

Die Kundinnen und Kunden stehen im Zentrum unseres Handelns. Für sie will die SBB und ihre Divisionen ein wertvolles Unternehmen sein. SBB Personenverkehr bringt täglich über 977 000 Passagiere pünktlich ans Ziel. SBB Cargo transportiert täglich 195 000 Tonnen Güter und bildet das Rückgrat des Schienengüterverkehrs in der Schweiz. SBB Infrastruktur stellt ein leistungsfähiges und sicheres Schienennetz zur Verfügung. Und SBB Immobilien arbeitet täglich daran, dass die Reise in den modernen Bahnhöfen angenehm beginnt und endet. Zusammen bilden die vier Divisionen das erfolgreiche System der integrierten Bahn, das auch 2011 den Kundinnen und Kunden ökologisch nachhaltige Dienstleistungen aus einer Hand geboten hat.

Personenverkehr

Mehr Reisende, weniger Gewinn.

2011 sind erneut mehr Menschen mit der SBB zu ihrer Arbeit oder zu ihrem Freizeitvergnügen gefahren. Damit sich die Passagiere gut aufgehoben fühlen und gut ankommen, hat SBB Personenverkehr in den Ausbau des Angebots und Services investiert. Um diesen bei den Kundinnen und Kunden noch spürbarer zu machen, sind weitere Verbesserungen geplant.

Die SBB entwickelt ihr Angebot laufend. Sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr gibt es seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 schnellere und häufigere Verbindungen, die das ÖV-System Schweiz stärken. Insbesondere die Reisenden in der Romandie kamen mit dem Fahrplanwechsel in den Genuss von häufigeren und flexibleren Verbindungen. Im internationalen Verkehr profitierten Reisende nach Frankreich und Deutschland. Mit der Inbetriebnahme der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke «Rhin-Rhône» hat sich die Fahrt von Basel nach Paris um weitere 30 Minuten verkürzt. Mehr ICE-Züge verkehren von Bern und Zürich über Basel nach Deutschland.

Nachfrage bleibt hoch – Wachstum schwächt sich ab.

Die Verkehrsleistung hat sich 2011 um 1,3 Prozent auf 17 749 Mio. Personenkilometer erhöht (2010: 17 513 Mio. Pkm). Auch die Zahl der Fahrgäste hat weiter zugenommen – nämlich um 2,7 Prozent. Insgesamt reisten vergangenes Jahr 356,6 Mio. Passagiere mit der SBB. Das sind im Durchschnitt 977 000 Reisende pro Tag. Der Ertrag pro Personenkilometer lag 2011 bei 15,52 Rappen (2010: 15,89 Rappen).

Insgesamt ist das Nachfragewachstum gegenüber den Vorjahren abgeflacht. Die Bewältigung der Verkehrsnachfrage zwischen den grossen Zentren und in der Hauptverkehrszeit bleibt aber eine der grössten Herausforderungen für die SBB. Die durchschnittliche Auslastung der Züge betrug im Fernverkehr 31,9 Prozent, im Regionalverkehr 20,0 Prozent (inkl. Tochtergesellschaften). Die Züge sind wie in den vergangenen Jahren

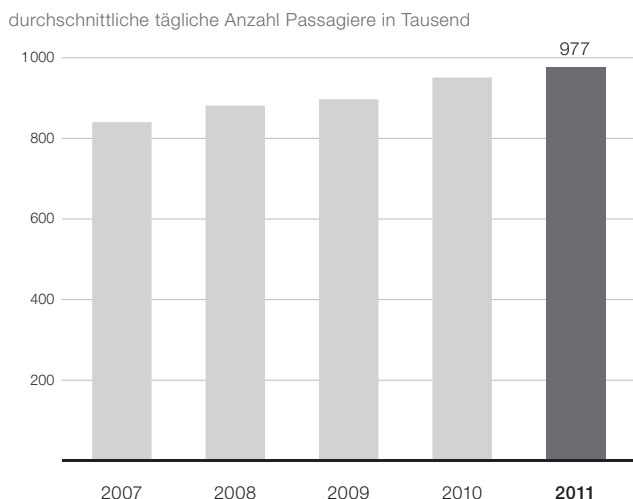
besonders zu den Pendlerzeiten am Morgen und Abend sehr gut besetzt. Im Fernverkehr fanden die Passagiere pro Tag durchschnittlich in 9 von 1478 Zügen keinen Sitzplatz.

Der Bund rechnet damit, dass sich die Mobilität bis 2030 um insgesamt 50 Prozent erhöhen und in den städtischen Agglomerationen sogar verdoppeln wird. Die SBB wird deshalb ihr Angebot und ihre Kapazitäten in den nächsten Jahren weiter ausbauen. Eine konsequente Ausrichtung der Flotte auf die Hauptverkehrszeiten wäre jedoch mit hohen Investitionen verbunden.

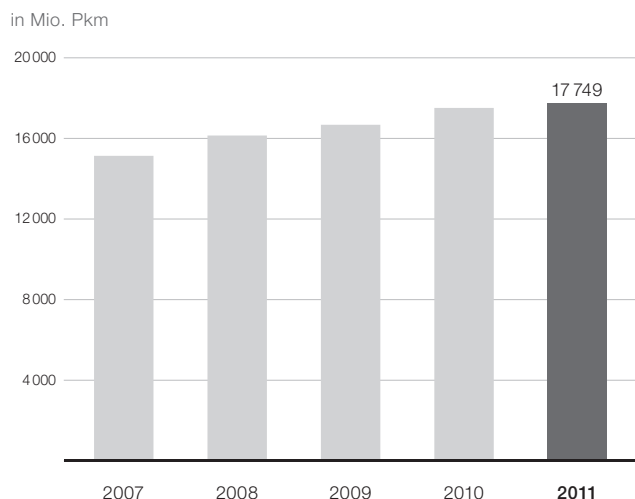
Erneut mehr Marktanteile für die Bahn.

Der Marktanteil der Bahn am Verkehr in der Schweiz lag 2011 bei 25,4 Prozent (2010: 25,2 Prozent). Im Pendlerverkehr ist der Marktanteil von 32,7 auf 34,1 Prozent gestiegen (+1,4 Prozent), im Geschäftsverkehr von 20,0 auf 22,5 Prozent (+2,5 Prozent). Die Stammkundinnen und -kunden der SBB trugen zur positiven Entwicklung bei. Auch im Berichtsjahr gab es keinen Grossanlass ohne Bahn: Allein im Juni sorgte die SBB mit einem Grossaufgebot an zusätzlichen Mitarbeitenden und gegen 200 Extrazügen für eine reibungslose und stressfreie An- und Abreise der Eventbesucherinnen und -besucher. Der Freizeitverkehr auf der Schiene ist für die SBB von grosser Bedeutung: 45,8 Prozent der auf dem SBB Netz zurückgelegten Personenkilometer entfielen auf Freizeitreisende (2010: 47,6 Prozent).

Anzahl Passagiere pro Tag



Entwicklung Personenkilometer



Bessere Servicequalität.

Die SBB hat im letzten Jahr den Komfort der Fahrgäste verbessert. Seit August sind auf den Perrons in den grösseren Bahnhöfen zusätzliche SBB Mitarbeitende als Anlaufstelle für die Reisenden präsent. Daneben ist die integrale Zweierbegleitung in den Fernverkehrszügen zum Standard für die Kundinnen und Kunden geworden. Auch der mobilen Kommunikation in den Zügen soll mehr Beachtung geschenkt werden: Steckdosen gibt es heute in 70 Prozent der Fernverkehrswagen. Die Umrüstung der verbleibenden Wagen wird bis Ende 2013 abgeschlossen sein. Zudem sorgt die SBB für einen besseren Handyempfang unterwegs. 2011 wurden die ersten Wagen mit Handy-Repeatern der neuesten Generation ausgerüstet, bis Ende 2014 folgt der Rest der Fernverkehrsflotte. Bereits heute verkehren 75 Doppelstock-Businesswagen der 1. Klasse mit WLAN, die neuen Doppelstockzüge sollen standardmässig damit ausgerüstet werden.

Die SBB will ihren Kunden eine Mobilität bieten, die über das Bahnfahren hinausgeht. So kümmert sich der Personenverkehr vermehrt um die gesamte Mobilitätskette, die von Tür zu Tür reicht. Neben Bahn, Bus und Schiff sollen die Kundinnen und Kunden auch per Velo und Auto umweltfreundlich unterwegs sein können. An den grösseren Bahnhöfen der Schweiz können

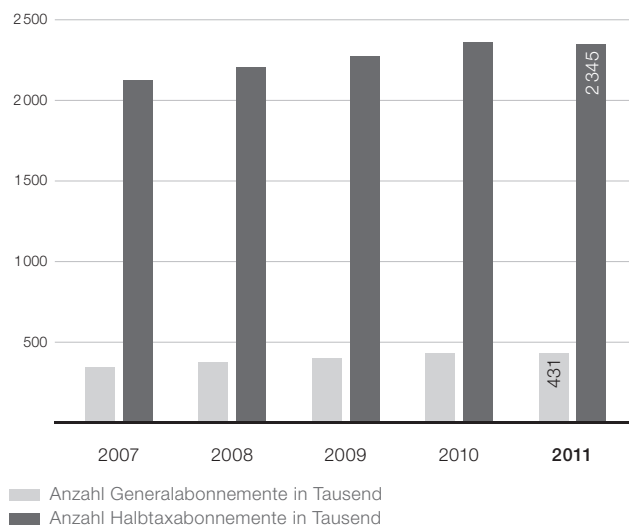
die Passagiere im Rahmen eines Pilotversuchs seit September zusätzlich zu den Elektrobikes auch Elektroautos mieten. Die Elektroautos werden mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben.

Mehr GA, mehr Onlinetickets.

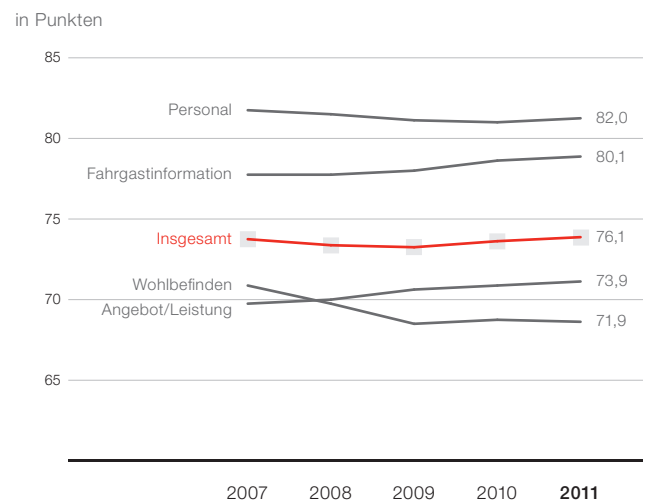
Die SBB kann auf treue Stammkundinnen und -kunden zählen. Die Anzahl der Generalabonnementverkäufe hat sich mit 430 982 Stück trotz Preiserhöhungen im Dezember 2010 und 2011 um 0,6 Prozent erhöht (2010: 428 611). Dagegen sind die Verkaufszahlen des Halbtaxabonnements leicht zurückgegangen. Ende 2011 waren 2 344 918 Stück im Umlauf (2010: 2 357 338). Das entspricht einem Rückgang von 0,5 Prozent.

Der Selbstbedienungsanteil bei den Billettverkäufen stieg auch 2011 weiter an. 70,7 Prozent der Tickets werden heute am Automaten, online oder per Handy gelöst. Die Zahl der Verkaufsstellen der SBB blieb 2011 stabil. Dank des neuen Webauftritts www.sbb.ch ist das Surfen seit Sommer 2011 noch kundenfreundlicher. Am schnellsten wächst jedoch der Ticketabsatz über Mobiltelefone: 2011 wurden erstmals mehr Billette via Handy verkauft als online. Die App der SBB für

Entwicklung Halbtax und GA



Kundenzufriedenheit Personenverkehr



iPhones und Android-Handys ist mit 1,8 Mio. Downloads die am häufigsten heruntergeladene App der Schweiz.

Zufriedene Kundinnen und Kunden.

Um sich als Dienstleistungsunternehmen kontinuierlich zu verbessern, ist die SBB auf die Meinung ihrer Kundinnen und Kunden angewiesen. Zufriedene Kunden sind das höchste Gut der SBB. Darum lässt sie die Kundenzufriedenheit regelmässig über verschiedene Kanäle quantitativ und qualitativ messen.

So hat die SBB auch 2011 rund 20000 Fahrgäste telefonisch zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Gesamtzufriedenheit lag mit 76,1 von 100 möglichen Punkten über dem Vorjahreswert (75,9). Bei der Fahrgastinformation konnte das Rekordhoch von 2010 nochmals übertroffen werden. Der Wert liegt bei 80,1 Punkten (2010: 79,9). Zum guten Ergebnis trug vor allem die verbesserte Information im Störfall bei. Das Wohlbefinden ist minimal um 0,1 Punkte auf 71,9 Punkte gesunken. Positiv entwickelt haben sich die Bereiche Angebot/Leistung (73,9) und Freundlichkeit/Kompetenz (82,0) des Personals. Beide erhöhten sich um 0,2 Punkte. Das wahrgenommene Preis-Leistungs-Verhältnis verschlechterte sich, während sich die Zufriedenheit mit Fahrplan und Pünktlichkeit verbesserte.

Beim Kundendienst sind im Berichtsjahr 42000 schriftliche Kundenreaktionen eingegangen. Das sind 1000 mehr als 2010. Dazu kamen über 32000 Rückerstattungsanträge aufgrund des EU-Fahrgastrechtes. Besonders viele Reaktionen gab es 2011 zum europäischen Fahrgastrecht, zu Billettpreisen, Pünktlichkeit sowie den Verspätungen im Nord-Süd-Verkehr. Alle Kundenreaktionen werden systematisch ausgewertet. Wo immer möglich folgen Massnahmen. Dies können einfache Reparaturen, Änderungen in Prozessen oder Anpassungen im Fahrplan sein.

Die 29 Mitglieder des Kundenbeirats haben sich auch 2011 viermal getroffen und über Schwerpunktthemen wie die Billettpflicht, politische Werbung und Aktionen im Bahnhof oder das zukünftige Preissystem und Sortiment diskutiert. Die Empfehlungen und Kundenwünsche werden ausgearbeitet, geprüft und fliessen dann in konkrete Massnahmen ein. Das gemeinsame Ziel ist, das Angebot und den Service noch kundenorientierter zu gestalten.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat 2011 zum sechsten Mal die Leistungen der SBB im Zürcher S-Bahn-Netz anhand dreier Kriterien bewertet. Während sich die Pünktlichkeit verbesserte, blieb die Qualität der Information im Störfall auf

Tochtergesellschaften.

SBB GmbH (SBB Beteiligung 100 %).

Die in Deutschland domizilierte Gesellschaft bedient die deutschen Strecken der Regio-S-Bahn Basel sowie den «seehaas» im Bodenseegebiet. 2011 ist die Verkehrsleistung um 3,6 Prozent auf 144,1 Mio. Personenkilometer (Pkm) gesteigert worden. Die Verkehrsverträge der SBB GmbH laufen Ende 2014 bzw. Ende 2016 aus. Das Land Baden-Württemberg hat 2009 die Neuvergabe des ganzen Netzes Basel-Bodensee mit total 7,5 Mio. Angebotskilometern in einem wettbewerblichen Verfahren (Direktvergabe oder Ausschreibung) angekündigt. Der Vergabeprozess hat Anfang 2012 begonnen.

Thurbo AG (90 %).

Thurbo deckt einen grossen Teil des Regionalverkehrs in der Ostschweiz ab. Dank der positiven Marktentwicklung wurde bei den Personenkilometern eine Steigerung um 4,4 Prozent erzielt (Total: 436,3 Mio. Pkm). Mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen auf Ende 2013 wird die Nachfrage weiter anwachsen. Um sie bewältigen zu können, sind Mitte 2010 CHF 78 Mio. für zusätzliche Rollmaterialinvestitionen gutgeheissen worden.

RegionAlps SA (70 %).

Das Walliser Regionalverkehrsunternehmen hat 2011 die Verkehrsleistung um 3 Prozent auf 53,2 Mio. Pkm gesteigert. Mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2011 ist die Buskonzession Visp-Leuk übernommen worden. Ab Fahrplanwechsel 2013/2014 wird im Bahnbetrieb der Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten eingeführt. Dies führt zu zusätzlichen Rollmaterialinvestitionen.

zb Zentralbahn AG (66 %).

Die Schmalspurbahn deckt einen grossen Teil des Regionalverkehrs in der Zentralschweiz ab und hat auch für den Tourismus als Zubringerbahn eine hohe Bedeutung. 2011 ist die Verkehrsleistung um 2,9 Prozent auf 133 Mio. Pkm angestiegen. Die zb Zentralbahn investiert in den nächsten Jahren CHF 164 Mio. in neues Rollmaterial.

TILO SA (50 %).

Das Gemeinschaftsunternehmen von SBB und Trenord S.r.l. betreibt im Tessin und in der Lombardei drei Regionallinien. Seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2011 verkehrt die S30 alle zwei Stunden bis zum Flughafen Mailand Malpensa. TILO hat 2011 die Verkehrsleistung um 7,4 Prozent auf 142,83 Mio. Pkm gesteigert.

Swiss Travel System AG (60 %).

Die Ende 2010 von KTU sowie Schweiz Tourismus neu gegründete Gesellschaft ist zuständig für die weltweite Vermarktung des Öffentlichen Verkehrs Schweiz. Dank weltweit konzentrierter Vermarktung sollen in den kommenden Jahren die Verkehrserträge weiter gesteigert werden. UK und Deutschland sind für Swiss Travel System die wichtigsten Märkte. Trotz schwierigem Marktumfeld kann Swiss Travel System auf ein erfolgreiches erstes Geschäftsjahr zurückblicken.

STC Switzerland Travel Centre AG (57 %).

STC vertreibt weltweit Individual- und Gruppenreisen in die Schweiz. Die Distribution an Tour-Operator, Reisebüros und Endkunden erfolgt über ein Call Center und Internet-Plattformen. Des weiteren betreibt STC das Call Center für Schweiz Tourismus. Aufgrund des schwierigen wirtschaftlichen Marktumfeldes ist das Buchungsvolumen des Vorjahres nicht ganz erreicht worden.

RailAway AG (86 %).

Das Unternehmen entwickelt und verkauft in Zusammenarbeit mit Partnern im Tourismus- und Veranstaltungsmarkt Bahnpauschalarrangements. Nach dem Rekordergebnis im Vorjahr hat RailAway auch dieses Jahr ein gutes Resultat mit ca. 1,5 Mio. verkauften Freizeitangeboten erreicht. Sehr gut entwickelte sich der Veranstaltungsbereich. Ab Sommer 2012 sind die Angebote von RailAway online buchbar. Freizeitdienstleistung und Bahnbillett sind dann auf einem Ticket vereint und können bequem heruntergeladen werden.

elvetino AG (100 %).

Die Gastronomiegruppe elvetino bedient seit dem 1. Juni 2011 neu die TGV Artesia Züge zwischen Paris und Mailand. Der Leistungsausbau wirkte sich positiv auf den Betriebsertrag aus. Dieser lag bei CHF 82,1 Mio. (2010: CHF 71,5 Mio.)

gleichem Niveau wie im Vorjahr. Die Sauberkeit wurde neutral bewertet. Unter dem Strich resultierte ein Malus von CHF 249'225 (2010: CHF 616'977), den die SBB dem ZVV entrichten muss. SBB und ZVV sind von diesem leistungsorientierten System überzeugt, weil es zu Qualitätsverbesserungen für die Kundinnen und Kunden führt.

Den Service noch spürbarer machen.

Obwohl sich die Leistungen der SBB nach wie vor auf sehr hohem Niveau bewegen, musste die SBB im letzten Jahr den Kundinnen und Kunden auch unangenehme Botschaften überbringen. Die Einführung der Billettpflicht im Fernverkehr ab Dezember 2011 hat im Vorfeld für Diskussionen gesorgt. Neu können nur noch Klassen- und Streckenwechsel, nicht aber Billette im Zug gekauft werden. Grund dafür ist, dass die SBB aufgrund der hohen Auslastung der Züge zeitweise nicht mehr alle Reisenden kontrollieren kann. Dies hätte Einnahmeverluste in zweistelliger Millionenhöhe zur Folge.

Der Service für die Kundinnen und Kunden muss weiter ausgebaut werden.

SBB Personenverkehr nimmt Kritik ernst, zumal er sich dadurch auch verbessern kann. Der Service für die Kundinnen und Kunden muss weiter ausgebaut werden. Diskutiert werden unter anderem eine Verspätungsentschädigung im nationalen Verkehr und eine Sitzplatzgarantie in der 1. Klasse. Für Kunden mit 1.-Klass-Tickets wird es künftig nicht nur in Zürich, sondern auch in Basel und Genf eine SBB Lounge geben. Mit der Inbetriebnahme der neuen Regional- und Fernverkehrszüge wird sich der Komfort verbessern.

Weitere Angebotsverbesserungen.

Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich, der neuen Linien Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) und Mendrisio–Varese wird sich das Angebot in den Agglomerationen Zürich, Genf und Lugano bis 2017 deutlich verbessern. Zudem wird der Fahrplan auf der Ost-West-Achse und mit dem Gotthard-Basistunnel im Nord-Süd-Verkehr stabiler, und die Fahrzeiten werden kürzer.

Im Frühling 2011 hat die SBB bekannt gegeben, dass sie die auf der Nord-Süd-Achse eingesetzten Neigezüge des Typs ETR 470 bis Ende 2014 ausrangieren wird. Bis dahin investiert die SBB noch einmal CHF 70 Mio., um kurzfristig den Fahrplan zu stabilisieren. Erklärtes Ziel bleibt, dass zwischen Mailand und dem Tessin die Züge künftig häufiger und pünktlicher verkehren. Vor diesem Hintergrund haben im August 2011 Vertreter der SBB, der italienischen Staatsbahnen (FS), des Kantons Tessin, der Region Lombardei und Trenord im August den sogenannten *Accordo dei Castelli* unterzeichnet. Daraus entstand ein Arbeitsprogramm, mit welchem durch Massnahmen bei der Infrastruktur, beim Rollmaterial und bei der Trassenzuweisung die Verbindungen zwischen Zürich, dem Tessin und Milano Schritt für Schritt auf ein kundengerechtes Niveau gebracht werden können.

Dank der durchgehenden Elektrifizierung der Eisenbahnverbindung zwischen Zürich und München sowie dem Ausbau der Oberrheinstrecke verkürzt sich die Reisezeit nach Deutschland ab 2016 merklich. Für die Fahrt in die grenznahen deutschen Grossstädte wird die Bahn gegenüber dem Flugzeug und dem Auto zur komfortablen und umweltfreundlichen Alternative. Gemeinsam mit Partnern wie der Deutschen Bahn (DB) will die SBB das Angebot im Sinne der Kundinnen und Kunden verbessern.

Trassenpreise belasten Ergebnis.

Die um 15 Prozent erhöhten Trassenpreise führten im Jahr 2011 zu einem markanten Einbruch (CHF –78,7 Mio.) des Segmentergebnisses im Vergleich zum Vorjahr (2011: CHF 213,9 Mio.; 2010: CHF 292,6 Mio.). Gegenüber dem Vorjahr konnten die gesteigerten Trassenkosten dank der erreichten Tarifmassnahmen rund zur Hälfte abgedeckt werden. Die Inbetriebnahme von zusätzlichem Rollmaterial, Software und Infrastruktur (Tunnel Engelberg) führte zu zusätzlichen Abschreibungen. Durch Effizienzsteigerungen wie der Reduktion der Verwaltungs- und Strukturkosten sowie durch Einsparungen im Einkauf und der Logistik leistet der Personenverkehr einen wichtigen Beitrag – bis 2017 gelangen so kumulierte Einsparungen in der Höhe von rund CHF 600 Mio. Ab 2017 spart Personenverkehr jährlich wiederkehrende Kosten in der Höhe von CHF 140 Mio. ein. So kann die SBB die zusätzlichen Trassenkosten zumindest abfedern und muss diese nicht vollständig auf die Kundinnen und Kunden überwälzen.

Hohe Investitionen nötig.

Das Nachfragewachstum beim Personenverkehr der letzten Jahre hat zu einem Nachholbedarf beim Rollmaterial und beim Unterhalt geführt. Die Regionalverkehrsflotte der SBB ist durchschnittlich 20,5 Jahre, die Fernverkehrsflotte 17 Jahre alt. Um die Flotte zu verjüngen und den Komfort für die Fahrgäste zu erhöhen, investiert die SBB bis ins Jahr 2030 jährlich rund CHF 1 Mia. Damit sollen die Sitzplatzkapazitäten um rund 40 Prozent gesteigert werden. Der Regionalverkehr erhält neue Regio-Dosto, FLIRTS und modernisierte S-Bahn-Züge. Für den grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr schreibt die SBB im Frühjahr 29 neue Triebzüge aus. Damit die Fahrgäste angenehm reisen, modernisiert die SBB ihre einstöckigen Speisewagen und die Familienwagen des doppelstöckigen IC 2000. Im Jahr 2012 läuft die Produktion der neuen Doppelstockzüge für den Fernverkehr, die ab 2014 verkehren sollen. International beteiligt sich die SBB an der Finanzierung von 19 TGV Lyria-Kompositionen, die künftig zwischen der Schweiz und Paris rollen.

Neben der Flotte investiert die SBB bis ins Jahr 2020 schweizweit rund CHF 800 Mio. in bestehende oder neue Instandhaltungsanlagen. Über CHF 100 Mio. werden allein für die Erweiterung der Serviceanlage Zürich Herdern eingesetzt, wo ein 400 Meter langes Instandhaltungsgleis für die neuen, längeren Züge entsteht.

Finanzieller Ausblick.

Die finanzielle Entwicklung des Personenverkehrs ist in den nächsten Jahren geprägt vom Zusammenspiel zwischen Infrastruktur, Angebot und Rollmaterial. Alle drei Bereiche müssen nachhaltig finanziert sein, um das Gesamtunternehmen nicht aus dem Gleichgewicht zu bringen. Die notwendigen Milliardeninvestitionen für neue und modernere Züge muss der Fernverkehr aus dem Geschäft heraus erwirtschaften können. Im Falle des Regionalverkehrs braucht es langfristige Vereinbarungen, welche die erwarteten Kosten von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur abschätzen und deren Finanzierung regeln. Der Bedarf an Abgeltungen durch Bund und Kantone stabilisiert sich. Dies wiederum kommt dem Steuerzahler zugute. Die SBB steht in engem Kontakt mit den Bestellern, um den Regionalverkehr nachhaltig auf eine gesunde finanzielle Basis zu stellen.

Auch künftig muss SBB Personenverkehr eine Mehrbelastung an Trassenkosten tragen. Der Bundesrat erhöht diese 2013 um rund CHF 200 Mio. und 2017 um weitere CHF 100 Mio., welche die SBB so weit als möglich durch Produktivitätssteigerungen abzufedern versucht. Es ist unausweichlich, dass alle Beteilig-

ten – SBB, Bund, Kantone und die Fahrgäste – ihren Beitrag an die Bahn der Zukunft leisten müssen. Wie gut sich Preismassnahmen durchsetzen lassen und wie sich diese auf das Kundenverhalten auswirken, muss zusammen mit der Politik beobachtet werden. Eine Rückverlagerung auf die Strasse gilt es zu vermeiden. Vor dem Hintergrund von weiteren Preiserhöhungen in den nächsten Jahren ist ein klarer Kundenfokus entscheidend, um auch weiterhin erfolgreich zu sein.

Güterverkehr

Ergebnis deutlich verbessert.

SBB Cargo hat den internationalen Verkehr, den Wagenladungs- und den Kombinierten Verkehr strategisch weiterentwickelt. Sie ist auch mit den Sanierungsmassnahmen auf Kurs. Das Ergebnis von SBB Cargo verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr trotz schwieriger Bedingungen um CHF 18 Mio. auf CHF –46 Mio.

SBB Cargo legte 2011 mit der Ausgliederung von SBB Cargo International, der Weiterentwicklung der Konzepte für den Binnen-KV und mit dem Sanierungsvorhaben im Wagenladungsverkehr einen wichtigen Grundstein für die Zukunft. Der Verkehrsertrag hat wegen negativer Effekte im Berichtsjahr von CHF 894,4 Mio. im Jahr 2010 auf CHF 840,0 Mio. abgenommen. Der tiefe Eurokurs schmälerte den Verkehrsertrag um über CHF 30 Mio., gezielte Aussteuerungen nicht rentabler Verkehre sowie Konkurse und Standortschliessungen von Kunden führten zum restlichen Rückgang. Mit gezielten Effizienzsteigerungen der Züge und Ressourcen, in der Optimierung der IT-Kosten, im Personaleinsatz und in der fortschreitenden Flottenstraffung gelang es aber, das Segmentergebnis um 28 Prozent zu steigern – nämlich von CHF –64 Mio. im Jahr 2010 auf CHF –46 Mio. im Jahr 2011. Im Ergebnis enthalten sind auch zusätzliche Rückstellungsbildungen für das über CHF 80 Mio. laufende Sanierungspaket von SBB Cargo und ein Impairment (Wertberichtigung) auf der Flotte für sanierungsbedürftige Güterwagen und auszumusternde Rangierloks.

Mit der Ausgründung von SBB Cargo International konnte SBB Cargo die Position im Transitgeschäft bereits stärken. Im Binnenverkehr wird sie 2012 weitere Schritte mit der Sanierung des Wagenladungsverkehrs unternehmen, namentlich indem sie das Bediennetz optimiert und mit dem Aufbau eines Binnen-KV-Netzes für innovative Lösungen.

Der Schienengüterverkehr ist integraler Teil der Logistikkette der Schweizer Wirtschaft. Mit einem Anteil von 23 Prozent an der gesamten Transportleistung Strasse/Schiene ist SBB Cargo mit Abstand das grösste Gütertransportunternehmen der

Schweiz: Sie transportiert täglich 195 000 Tonnen Güter. Die Transportleistung belief sich auf 12 346 Mio. Nettotonnenkilometer (2010: 13 111 Ntkm).

Sanierungsmassnahmen greifen.

SBB Cargo hat die Produktivität in den letzten Jahren bereits stark erhöht und Verbesserungsmaßnahmen mit einer Wirkung von über 100 Millionen Franken umgesetzt. Der Wagenladungsverkehr in der Schweiz verursacht jedoch weiterhin finanzielle Verluste. Durch den Eurokurs, höhere Trassen- und Energiepreise sowie strukturelle Verkehrsverluste, primär im industriellen Sektor, erhöht sich der Sanierungsbedarf bis 2013 um zusätzlich CHF 80 Mio. SBB Cargo hat deshalb Massnahmen mit einer Wirkung in dieser Grössenordnung erarbeitet. Unter der Voraussetzung, dass sich keine weiteren Rahmenbedingungen verschlechtern, kann so bis 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis erreicht werden.

Das Massnahmenpaket umfasst mehrere Projekte zur Effizienzsteigerung: SBB Cargo treibt die Standardisierung ihrer Leistungen weiter, harmonisiert das Verkehrsaufkommen über den Tag und verteilt die Auslastungsrisiken mittels Preisgestaltung und Vertragsbedingungen. Zentral ist überdies die optimierte Dimensionierung des Bediennetzes sowie die Straffung der Flotte: So reduzierte SBB Cargo die Güterwagen 2011 um weitere 505 Wagen oder rund 6 Prozent. 33 Streckenloks des Typs Ae 610 im Alter von über 50 Jahren wurden im Laufe des Jahres verschrottet.

Um die Konkurrenzfähigkeit von SBB Cargo zu steigern, werden die Strukturkosten reduziert, d. h. all jene Kosten, die unabhän-

gig vom transportierten Volumen anfallen. Diese liegen bei SBB Cargo trotz bereits durchgeführter Massnahmen über dem Durchschnitt der Gütertransportbranche. SBB Cargo reduziert deshalb die Kosten für die Informatik und die Zahl der Stellen in der Administration und Verwaltung. In den nächsten Jahren werden rund 200 Stellen in Administration und Verwaltung abgebaut, ein Teil davon bis 2013.

Mit Partnerschaften soll die Positionierung von SBB Cargo in der Transportwirtschaft weiter verbessert werden. Im Transitverkehr wirkt sich die Beteiligung der Hupac an SBB Cargo International positiv aus. Dies mit dem Ziel, im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, eine starke schweizerische Partnerschaft zu bilden. In der europäischen Vernetzung des Wagenladungsverkehrs konnten die Angebote der Xrail Allianz ausgebaut werden. Für die kombinierten Transportlösungen Schiene/Strasse in der Schweiz werden ebenfalls Kooperationen angestrebt.

Schweizer Geschäft unterschiedlich von der Konjunktur betroffen.

SBB Cargo ist vom starken Schweizer Franken sowohl direkt wie indirekt betroffen. Der Import-Export-Verkehr wird in Euro abgerechnet, da der Markt auch auf Strasse und Wasser durch EU-Unternehmen geprägt ist. Zusätzlich leidet die Schweizer Wirtschaft in den meisten für SBB Cargo massgebenden Branchen unter dem Eurokurs. Dieser fiel von Januar 2010 bis zum Tiefpunkt im August 2011 um 23,5 Prozent. Nach dem Eingreifen der Schweizerischen Nationalbank im September erholte sich der Kurs wieder und pendelte sich zum Jahresende bei CHF 1,22 ein. Im Binnenverkehr sowie im Import/Export traf die negative Konjunktorentwicklung die einzelnen Branchen unterschiedlich stark. Die Verkehrsleistung im Schweizer Geschäft in diesem Bereich lag im Jahr 2011 bei 5400 Mio. Nettotonnenkilometern (2010: 6620 Ntkm). In zahlreichen Branchen war der schleppende und durch den starken Franken belastete Konjunkturverlauf deutlich spürbar. Deutlich mehr Verkehrsleistung als 2010 verzeichnete die Branche Agro, vor allem durch die Rekorderte von Zuckerrüben. Zudem wurden Verkehrszuwächse in der Branche Bau realisiert. Rückläufige Umsätze gegenüber 2010 lassen sich hingegen beim Handel, bei Holz und Papier, beim Stahl und beim Mineralöl verzeichnen.

Die Zuckerrübenerte 2011 übertraf alle Erwartungen: SBB Cargo transportierte 975000 Tonnen Rüben zu den Zuckerfabriken. Zudem führte SBB Cargo im Kanton Thurgau mehr Zuckerrübentransporte im Nahverkehr durch. Aufgrund gestie-

gener Bautätigkeit in den Bereichen Strasse und Schiene ist die Branche Bau gewachsen. Für 2012 ist die Prognose in dieser Branche jedoch etwas verhaltener.

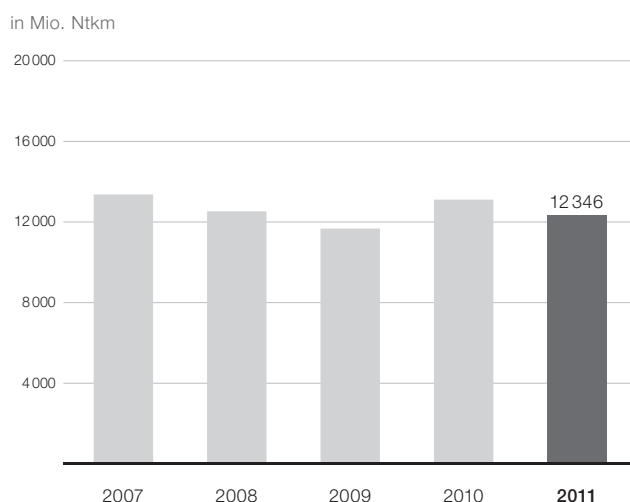
Die Währungssituation setzte auch die exportorientierte Holz- und Papierindustrie unter grossen Druck. Eine Werkschliessung und ein Konkurs führten zu einem spürbaren Transport- und Umsatzrückgang bei SBB Cargo. Eine weitere Werkschliessung ist bereits angekündigt.

Im zweiten Halbjahr war besonders bei den Exporten und den Transitverkehren nach Italien die sich ankündigende Abkühlung der Stahlbranche spürbar: Hier sind die Transportmengen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen. Insbesondere in den Grenzregionen leidet der Handel durch den vermehrten Direktimport, was sich negativ auf den Binnenverkehr auswirkt. Die einmonatige Rheinsperre aufgrund einer Schiffshavarie wirkte sich unter dem Strich negativ auf die Verkehrsmengen aus. Beim Mineralöl zeigte sich das vierte Quartal wiederum sehr schwach: Wegen des bis Ende 2011 milden Winters fanden vergleichsweise wenig Heizöltransporte statt.

Internationales Geschäft neu gestartet.

Im Startjahr präsentierte sich SBB Cargo International mit schlanken Angeboten am Markt. Die strategische Konzentration auf die Traktionsleistungen wurde gemeinsam mit den Kunden gezielt umgesetzt. Das Jahr war geprägt vom schwachen Euro sowie von ausserordentlichen Bahnereignissen wie dem Brand im Simplontunnel und dem Unfall im deutschen Müllheim in der Nähe von Basel. Zusammen mit der Streckensperrung für den Unterhalt zwischen Luino und Gallerate hatte dies einen Umsatzausfall in der Grössenordnung von CHF 4 Mio. zur Folge: Rund 350 Züge konnten nicht gefahren werden. Ausfälle erlitt SBB Cargo International auch durch die Liquidation des Kombi-Operators Intercontainer-Interfrigo (ICF) im Januar 2011. Zusätzlich hatte der instabile Eurowirtschaftsraum Auswirkungen auf die Transportsituation: Dem wirtschaftlichen Hoch in Deutschland stand eine äusserst verhaltende Situation in Norditalien gegenüber. Im Jahre 2011 hat SBB Cargo International eine Verkehrsleistung von 6945 Mio. Nettotonnenkilometern erbracht und damit einen Marktanteil im alpenquerenden Verkehr von 12,9 Prozent erreicht. Gestützt auf das Paket des Bundes zur Abfederung der Frankenstärke, hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) ein 21-Millionen-Paket für den Kombinierten Verkehr ausbezahlt. Davon hat SBB Cargo International CHF 7,9 Mio. erhalten. Wie im ursprünglichen Businessplan

Entwicklung Nettotonnenkilometer



vorgesehen, blieb das Ergebnis von SBB Cargo International im Gründungsjahr 2011 mit CHF –2 Mio. im negativen Bereich.

Im Fokus von SBB Cargo International stand 2011 der Aufbau des neuen Unternehmens und die Implementierung des Betriebskonzepts. Die Aufgaben bei SBB Cargo International wurden am neuen Standort in Olten zentralisiert, der Betrieb gemäss Planung aufgenommen. Anfang Juli 2011 hat SBB Cargo International vom Bundesamt für Verkehr (BAV) die Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung für die Schweiz erhalten. Damit ist SBB Cargo International ein voll funktionsfähiges und selbstständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Neben Deutschland und Italien kann das Unternehmen auch in der Schweiz eigenverantwortlich Transportleistungen erbringen.

Alpenquerender Güterverkehr.

Die von SBB Cargo über die Gotthard- und Simplonroute transportierte Verkehrsmenge ist 2011 gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen, nämlich um 2,3 Prozent auf 13 Millionen Nettotonnen. Der Rückgang ist vor allem auf die negative Entwicklung auf der Gotthardachse (–6,1 Prozent) zurückzuführen, während die Simplonachse Zuwächse von 14,8 Prozent verzeichnete. Mit der Ausgliederung von SBB Cargo International

und der Fokussierung auf KV und Ganzzugsverkehre erfolgte die bewusste Bereinigung des Verkehrsportfolios. Gleichzeitig wirkte sich der Rückzug der italienischen Bahn aus dem Wagenladungsverkehr negativ auf die WLV-Transitverkehre via Chiasso aus. Nachdem der Kombinierte Verkehr in der ersten Jahreshälfte noch deutlich zulegen konnte, brachen die Mengen in der zweiten Jahreshälfte konjunkturbedingt und aufgrund der schwächeren konjunkturellen Entwicklung in Norditalien ein. Deshalb legte der Kombinierte Verkehr 2011 nur um 3,3 Prozent auf 8,8 Mio. Nettotonnen (2010: 8,5 Mio. Nettotonnen) zu. Der Marktanteil von SBB Cargo am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz belief sich 2011 auf 43,4 Prozent (2010: 47,6 Prozent).

Innovationen für eine nachhaltige und ökologische Zukunft.

SBB Cargo agiert nachhaltig und entwickelt sich mit innovativen Angeboten weiter. In der Berichtsperiode konnte die zurzeit modernste Rangierlok des Typs Eem 923 mit hybridem Energieantrieb im Testbetrieb präsentiert werden. Ab März 2012 werden die 30 bestellten Loks sukzessive in Betrieb genommen. Damit wird SBB Cargo 4000 Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen und somit einen weiteren Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstosses leisten. Zudem wird SBB Cargo die Verfügbarkeit der Flotte erhöhen und die Betriebs- und Unterhaltskosten senken können.

Damit die CO₂-Bilanz noch besser wird, hat SBB Cargo 2011 den Cargo-Umweltpreis lanciert. Über 500 Kunden haben sich für den «prix éco» beworben. In Zusammenarbeit mit der Non-Profit-Organisation myclimate werden im Frühjahr 2012 die Unternehmen ausgezeichnet, die 2011 durch den Transport mit SBB Cargo im Vergleich zum Vorjahr am meisten CO₂ eingespart haben. Bereits seit 2009 erstellt die Schweizer Güterbahn für ihre Kunden individuelle Emissionsreportings mit Energieverbrauch, Schadstoffausstoss und Einsparungen ihrer Güterverkehre. In Kooperation mit myclimate bietet SBB Cargo komplett klimaneutrale Gütertransporte an.

Auf die umweltfreundliche Schiene setzt auch der Mineralwasserhersteller Aproz: Vor 50 Jahren, am 4. Juli 1961, wurde die Brücke über die Rhône eingeweiht, welche die Aproz-Fabrik ans Bahnnetz anschloss. Seither transportiert das Migros-Unternehmen sein Mineralwasser aus den Quellen der Walliser Alpen mit SBB Cargo. In den letzten 50 Jahren sind schätzungsweise 150 000 Eisenbahnwagen mit rund 4,2 Milliarden Liter Getränken über die Rhône-Brücke gefahren. Dieser Bahntrans-

port ersparte der Schweiz den Ausstoss von 58000 Tonnen CO₂. Mit einer gemeinsamen Marketingaktion konnte die Leistung von SBB Cargo erstmals direkt bei den Konsumentinnen und Konsumenten präsentiert werden.

International hält der Trend zum Container weiterhin an. Damit nimmt die Bedeutung kombinierter Transportlösungen zu. Die Mengen werden sich gemäss Prognosen bis 2030 verdoppeln. Um diese Mengen weiterhin auf der Schiene transportieren zu können, investiert SBB Cargo in die Weiterentwicklung der nötigen Infrastruktur. Mit den Gateways Limmattal und Basel Nord will SBB Cargo eine leistungsfähige Anbindung der Schweiz an die Nordhäfen erreichen, sowohl per Schiff als auch per Schiene. Für den Binnenverkehr werden die neuen Umschlagpunkte Cadenazzo und Rothenburg 2012 in Betrieb genommen. Ab Januar 2012 verkehrt ein Shuttlezug von Dietikon nach Renens.

Im vergangenen Jahr nahm SBB Cargo AG weitere Verbindungen innerhalb der Xrail Allianz mit den Partnerbahnen DB Schenker Rail (DBSR) und Rail Cargo Austria (RCA) auf und lancierte zusätzliche Services wie die Sendungsverfolgung (elektronischer Abruf Sendungsverlauf und aktueller Sendungsstatus). Damit konnten die Einzelwagenladungsverkehre im Import und Export weiter von dieser Qualitätsoffensive sieben europäischer Bahnen profitieren.

Die betriebliche Pünktlichkeit der SBB Cargo-Züge in der Schweiz verbesserte sich.

Mit ihrem Auftritt an der transport logistic in München präsentierte sich SBB Cargo vom 10. bis 13. Mai an der grössten Messe für den Güterverkehr auf Strasse, Schiene, Wasser und in der Luft. Im Mittelpunkt des Auftritts standen die Cargo-Werte schweizerisch, persönlich und nachhaltig.

Anstrengungen für die Qualität.

SBB Cargo lässt sich an der Qualität ihrer Leistungen messen. Unter anderem mit der Befragung der Kunden wird die Qualität der Leistungen überprüft. Die spontane Kundenzufriedenheit bei SBB Cargo verbesserte sich im Jahr 2011 leicht. Deutlich positiv haben sich folgende Qualitätsfaktoren entwickelt: Trans-

portabwicklung, Wagenmanagement sowie Produkte und Dienstleistungen. Leicht verbessert haben sich auch Offertwesen und Kundenservice. Bei den Kernproblemen Rechnungsstellung und Beschwerdemanagement ist die Zufriedenheit nach einem Anstieg im letzten Jahr wieder leicht gesunken.

Die betriebliche Pünktlichkeit der SBB Cargo-Züge in der Schweiz konnte auf hohem Niveau gehalten und nochmals leicht auf 98,4 Prozent verbessert werden (2010: 98,2 Prozent). Die Pünktlichkeit der internationalen Züge ist nach wie vor nicht zufriedenstellend, sie konnte jedoch leicht auf 79,9 Prozent gesteigert werden. Die Möglichkeiten der SBB sind diesbezüglich begrenzt.

Im September führte die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) das jährliche Audit bei SBB Cargo durch. Sie bestätigte den Erhalt aller Zertifikate für SBB Cargo, ChemOil, SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italien. Erstmals wurde auch SBB Cargo International mit Hauptsitz in Olten erfolgreich nach ISO 9001:2008 zertifiziert. Die ECM-Zertifizierung (Entity in Charge of Maintenance) für SBB Cargo wurde ebenfalls bestätigt. Diese schreibt vor, dass jedem Güterwagen eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugewiesen ist und jeder Wagen gemäss Instandhaltungsplan und den geltenden Regelwerken gewartet wird. SBB Cargo hat hier als Halterin von Güterwagen und mit dem Betrieb von Serviceanlagen eine Vorreiterrolle in Europa übernommen.

Ausblick.

Die schwachen Konjunkturaussichten, der voraussichtlich anhaltend starke Schweizer Franken sowie die prognostizierten wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Schweizer Industrie erfordern für SBB Cargo grosse Anstrengungen, um das Transportvolumen mittelfristig zu halten. Positiv können sich die zunehmenden Stauzeiten auf dem Nationalstrassennetz auswirken, weil die Planbarkeit der Bahntransporte als Marktvorteil gewinnt. Bedingung dafür sind genügend qualitative Fahrplantrassen für den Güterverkehr. Innerhalb der SBB erfolgt die Abstimmung dazu in enger Zusammenarbeit mit SBB Infrastruktur und Personenverkehr.

2012 werden wesentliche politische Entscheide für die Zukunft des Schienengüterverkehrs vorbereitet. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hat innerhalb der Branche ein gemeinsames Positionspapier für den Transit- und Binnengüterverkehr formuliert und im Januar 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt. SBB Cargo unterstützt diese Stossrichtungen. Dabei geht es nicht

um den Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene, sondern um das Ziel, der Schweizer Wirtschaft auch langfristig effiziente, leistungsfähige und nachhaltige Transportlösungen anbieten zu können.

Die Sanierung von SBB Cargo wird im Jahr 2012 mit den bereits aufgesetzten Massnahmen fortgesetzt. Das Bediennetz im WLV wird optimiert. Diese Arbeiten werden voraussichtlich im zweiten Quartal 2012 abgeschlossen sein. Vorbehältlich der wirtschaftlichen Entwicklung und stabiler Rahmenbedingungen wird per 2013 die schwarze Null angestrebt. Langfristig muss die Refinanzierung des Rollmaterials sichergestellt werden. Die wirtschaftliche Entwicklung in Europa hat deshalb auch für SBB Cargo einen wesentlichen Stellenwert.

SBB Cargo will der Schweizer Wirtschaft langfristig effiziente, leistungsfähige und nachhaltige Transportlösungen anbieten.

SBB Cargo verfolgt auch im Jahr 2012 langfristige Projekte, um das weiter ansteigende Gütervolumen in der Schweiz und in Europa zu bewältigen. Zentrales Element ist eine nationale Terminalstrategie des Bundes, mit den geplanten Gateways Basel Nord und Limmattal. Die Konzepte im Binnen-KV werden weiter aufgebaut: Mit den Plattformen in Cadenazzo und Rothenburg sowie dem Shuttlezug Dietikon–Renens wird im ersten Halbjahr 2012 in die Infrastruktur investiert. Beim weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur müssen auch Bauwerke für den Güterverkehr zur bedarfsgerechten Anpassung der Kapazitäten oder die Zufahrtlinien im Alptransit berücksichtigt werden.

Infrastruktur

Trassennachfrage steigt weiter.

SBB Infrastruktur sorgt für eine sichere und pünktliche Bahn. Über 9000 Mitarbeitende tragen im Dienste der Kundinnen und Kunden täglich zu einem funktionierenden Schienen-, Energie- und Telecomnetz bei. Im Jahr 2011 sind wichtige Projekte vorangetrieben worden.

Die SBB nutzt ihr Schienennetz so intensiv wie kaum eine andere Bahn auf der Welt. Die Zahl der auf dem SBB Netz zurückgelegten Trassenkilometer (Trkm) ist 2011 um 1,0 Prozent auf 165,1 Mio. Trkm gestiegen. Pro Hauptgleis und Tag verkehrten auf dem Netz der SBB durchschnittlich 96,3 Züge (2010: 95,4), 0,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Während sich die Trassennachfrage von SBB Personenverkehr im Berichtsjahr um 0,9 Prozent auf 128,1 Mio. Trkm erhöhte, sank jene von SBB Cargo um 4,0 Prozent auf 21,2 Mio. Trkm. Die Trassennachfrage Dritter nahm sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr um 8,3 Prozent beziehungsweise 10,4 Prozent zu. Seit 2003 stieg die Trassennachfrage insgesamt um 20 Prozent.

Infrastruktur erzielte 2011 ein Segmentergebnis von CHF 72,4 Mio. (2010: CHF 4,8 Mio.). Mehreinnahmen aus dem Trassenverkauf, ein höherer Betriebsbeitrag des Bundes sowie Effizienzsteigerungen ermöglichten dieses Ergebnis. Die Verkehrserträge erhöhten sich um 10,7 Prozent auf CHF 883 Mio. Im Geschäftsfeld Netz wurde ein Ergebnis von CHF 47,1 Mio. (2010: CHF -31,0 Mio.) erzielt. Im Geschäftsfeld Energie führten die vermehrten Stromzukäufe aufgrund niedriger Wassermengen zu einem Ergebnissrückgang auf CHF 25,4 Mio. (2010: CHF 35,9 Mio.). Auch 2011 flossen Infrastruktur konzerninterne Ausgleichszahlungen von CHF 150 Mio. zu.

Neues Trassenpreissystem mit Grenzkostendeckung.

Im Jahr 2011 hat der Bundesrat das neue Trassenpreissystem verabschiedet. Es tritt auf den 1. Januar 2013 in Kraft. Die Trassenpreise werden künftig nach Tageszeit und Qualität unterschieden. Das neue System wird stärker auf den Verursacher

ausgerichtet sein und die nötige Kostenwahrheit bringen. Das Modell hat zum Ziel, einen nachhaltigen Beitrag an die Finanzierung der Infrastruktur zu leisten. Mit dem Trassenentgelt decken die Verkehrsunternehmen mindestens die von ihnen verursachten Grenzkosten. Das Preissystem enthält stärkere Anzelelemente zur Kapazitätsauslastung, Fahrbahn- und Umweltschonung sowie Störungsminimierung.

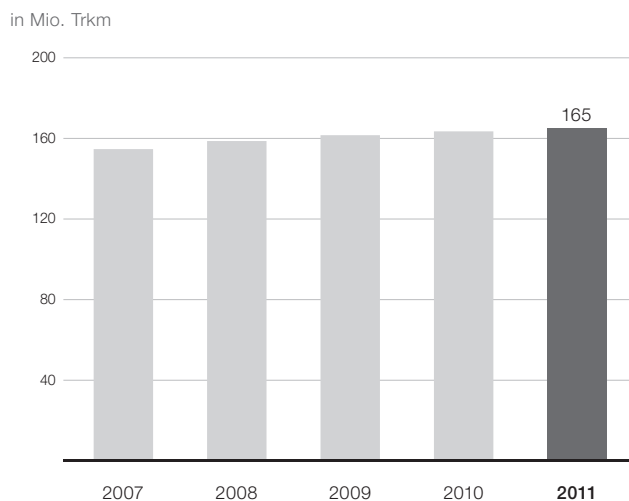
Netzzustandsbericht.

Der Netzzustand, der jährlich in einem Bericht ans Bundesamt für Verkehr festgehalten wird, ist nahezu stabil geblieben, da mehr Mittel für Substanzerhaltung eingesetzt werden. Die steigenden Unterhaltsleistungen, insbesondere im Bereich der Schleif- und Stopfarbeiten, aber auch bei den Sicherungsanlagen, haben die Verfügbarkeit des Netzes verbessert. Insgesamt wurden 2011 rund 155 Kilometer der Fahrbahn erneuert, sodass die Zahl der ungeplanten Langsamfahrstellen auf 36 gesenkt werden konnte (2010: 60). Dieser Umstand hat unter anderem dazu beigetragen, dass die SBB ihre Kundinnen und Kunden pünktlicher ans Ziel brachte. Die SBB hat sich zum Ziel gesetzt, die Langsamfahrstellen bis 2015 auf unter 10 zu reduzieren.

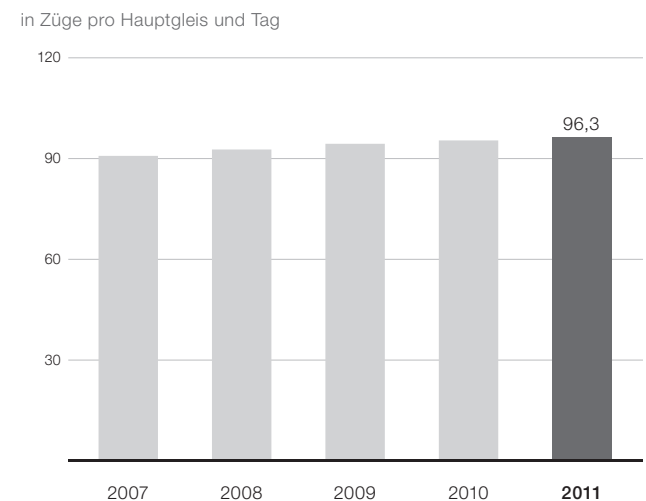
Schienennetz: Aufwand für Betrieb und Unterhalt.

Für die Substanzerhaltung stehen der SBB in den Jahren 2011/12 zusätzliche Mittel zur Verfügung. Einerseits lagen die verfügbaren finanziellen Mittel aus Trassenerträgen mit CHF 856,8 Mio. über Vorjahr (2010: CHF 771,8 Mio.). Andererseits wurde der Betriebsbeitrag des Bundes um CHF 37,6 Mio. erhöht. Mit den zusätzlichen Mitteln werden die Leistungen in der Oberbauerneuerung sowie beim Schleifen und Stopfen der

Entwicklung Trassenkilometer



Netznutzungseffizienz



Fahrbahn verstärkt. Die SBB kann so die Qualität des Netzes weiter steigern.

Die Zufriedenheit der Kantone mit der Infrastruktur ist im letzten Jahr gestiegen. Am deutlichsten legten die Werte bezüglich Kundenorientierung der Ansprechpartner, Einhaltung der Projektkosten sowie Termineinhaltung zu. Infrastruktur ist bestrebt, eine nachfrageorientierte Angebots- sowie eine angebotsorientierte Infrastrukturplanung zu erreichen. Der einzige Rückgang ist bei der Transparenz der Abrechnungen zu verzeichnen.

Zugsicherungstechnologie.

Die SBB hat bei der Zugsicherung 2011 wichtige Weichen gestellt: Bis Ende 2017 wird sie die bestehende Zugsicherung auf dem Schweizer Schienennetz mit der europäisch standardisierten ETCS-Technologie (Level 1 Limited Supervision) ersetzen. Dafür investiert die SBB gut CHF 300 Mio. Neben einer Vereinfachung im Netzzugang und im grenzüberschreitenden Verkehr mit Europa legt die SBB mit diesem Schritt die Basis für den Einsatz von ETCS Level 2. Dieses steigert künftig die Sicherheit, die Kapazität und die Zuverlässigkeit im Bahnverkehr. In einigen Ländern verzögert sich jedoch die Umsetzung der Projekte aufgrund politischer und finanzieller Diskussionen (z. B. Deutschland und Frankreich). Diese Verzögerungen haben aber

nur marginalen Einfluss auf das geplante Vorgehen und den Nutzen von ETCS Level 2 in der Schweiz. ETCS Level 2 wird heute bereits auf den Hochleistungsstrecken Mattstetten–Rothrist und im Lötschberg-Basistunnel erfolgreich eingesetzt. Das System ermöglicht, dass die Züge auf diesen Strecken im Zweiminutentakt mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h verkehren.

Zürcher Durchmesserlinie (DML) ist auf Kurs.

Um die Netzkapazität weiter auszubauen und den Gesamtfahrplan stabiler gestalten zu können, hat die SBB in den letzten Jahren zahlreiche Grossprojekte in Angriff genommen. Die 9,6 Kilometer lange DML bildet künftig einen zentralen Teil der West-Ost-Achse des nationalen Schienenverkehrs. Sie ist eine der komplexesten Baustellen der Schweiz. Die Bauarbeiten werden nicht nur am grössten Bahnknoten der Schweiz ausgeführt, sondern sie dürfen auch den laufenden Betrieb nicht einschränken. Als Kapazitätssteigerung für den Hauptbahnhof Zürich ermöglicht die DML neue Angebote im S-Bahn-Verkehr und im Fernverkehr, wie beispielsweise kürzere Fahrzeiten und flexiblere Verbindungsmöglichkeiten. Mittlerweile sind CHF 1,3 Mia. der total CHF 2 Mia. verbaut worden. Bis Ende 2011 sind unter anderem die Etappen Ausbau Oerlikon, Weinbergtunnel, Tiefbahnhof Löwenstrasse und zahlreiche Pfeiler

der Brückenkonstruktion zwischen Altstetten und Zürich HB realisiert worden. Nun folgen der Innenausbau und die Bahntechnik im Bahnhof Löwenstrasse sowie im Weinbergtunnel. In Oerlikon hat Anfang 2012 der Bahnhofausbau begonnen. Die Eröffnung des Tiefbahnhofs Löwenstrasse und des Weinbergtunnels ist auf Mitte 2014 geplant. Die Eröffnung der gesamten Durchmesserlinie ist per Ende 2015 vorgesehen.

CEVA – Startschuss für Jahrhundertbau.

Knapp hundert Jahre nach der Unterzeichnung des Vertrags zwischen dem Kanton Genf und dem Bund ist am 15. November 2011 der Spatenstich für die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) erfolgt. CEVA führt auf 16 Kilometern (davon 14 km in der Schweiz) vom Genfer Bahnhof Cornavin nach Annemasse und bedient fünf Bahnhöfe. Die Strecke verläuft mehrheitlich unterirdisch, was den Bau von zwei Tunnels und mehreren Tagbautunnels erforderlich macht. Mit diesem Jahrhundertbau trägt die SBB zur Entwicklung der Mobilität in einer der dynamischsten Regionen Europas, zur Realisierung der S-Bahn Frankreich–Waadt–Genf und zur Verbesserung der Hochgeschwindigkeitsverbindungen mit Frankreich bei. Die SBB leistet auch mit der Errichtung von Wohnungen entlang der CEVA-Strecke und somit bei der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ihren Beitrag. Die geplante Dauer der Bauarbeiten beträgt sechs Jahre. Es sind allerdings noch einzelne Einsparungen hängig, die das Projekt verzögern könnten. Die Kosten von CEVA inkl. Planungsarbeiten betragen CHF 1,567 Mia., die zu 55,5 Prozent vom Bund und zu 44,5 Prozent vom Kanton Genf getragen werden. Die Finanzierung für den Streckenabschnitt auf der französischen Seite wurde anlässlich des Spatenstichs zugesichert, ist aber noch nicht offiziell bestätigt.

Ferrovial Mendrisio-Varese (FMV).

Die neue Eisenbahnverbindung FMV sorgt für die bessere Erschliessung und Konkurrenzfähigkeit des Kantons Tessin. Durch die FMV kann insbesondere das Einzugsgebiet für das Regionalverkehrsangebot Ticino-Lombardia (TILO) auf die italienische Grenzregion Varese erweitert werden. FMV ist Teil eines schrittweisen Ausbaus der Bahninfrastruktur und erreicht mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2019 einen Höhepunkt. Auch der Bau dieser neuen Verbindung konnte im letzten Jahr sowohl auf der schweizerischen als auch auf der italienischen Seite vorangetrieben werden. Die Inbetriebnahme ist für 2014 angesetzt. Im Projekt sind S-Bahn-Züge im 30-Minuten-Takt vorgesehen. Die künftige S50 nach Malpensa wird im Stundentakt fahren. Dazu sind einzelne RegioExpress-Züge

von Lugano nach Flughafen Malpensa geplant. Somit werden rund 40 S-Bahn- und einige RegioExpress-Züge die Strecke befahren. Erwartet werden täglich 8400 Fahrgäste mit einem Pendlerteil von 53 Prozent.

Gotthard-Basistunnel: Verstärkung der Nord-Süd-Achse.

Ende 2016 wird der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen. Die Bahnverbindungen und SBB Angebote zwischen Nord und Süd werden dadurch attraktiver, die Fahrzeiten schrittweise verkürzt. Die Inbetriebnahme des weltgrössten Eisenbahntunnels ermöglicht den effizienten Transport von Gütern auf der Schiene und unterstützt die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme stehen in den nächsten Jahren unter anderem die Ausgestaltung der Angebots- und Fahrplankonzepte, die Umsetzung der Infrastrukturprojekte entlang der nationalen Zufahrtsstrecken im Norden und Süden sowie der Aufbau der Betriebs-, Erhaltungs- und Interventionsorganisation im Zentrum. Im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erarbeitet die SBB zudem ein Vorprojekt für den Ausbau der Nord-Süd-Achse von Basel nach Chiasso für den Transport von Sattelaufliegern mit vier Metern Eckhöhe. Die dadurch zusätzlich geschaffene Kapazität für den Gütertransport würde zur stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beitragen. Damit sich das Herzstück der neuen Bahnverbindung durch die Alpen vollumfänglich entfalten kann, ist auch der Ausbau der deutschen und italienischen Anschlussstrecken dringend nötig.

Léman 2030: die mobile Zukunft der Genferseeregion.

Die Genferseeregion ist eine der dynamischsten Regionen Europas. Zwischen 2000 und 2008 konnte die Region einen Zuwachs von 120 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie von 52 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen verzeichnen. Gemäss Schätzungen sind zwischen Lausanne und Genf bis 2030 doppelt so viele Bahnreisende unterwegs wie heute. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, plant die SBB die Einführung des Viertelstundentaktes im Regionalverkehr sowie den Einsatz längerer Züge mit mehr Sitzplätzen. Für diese Angebotsverbesserungen sind verschiedene bauliche Anpassungen in den Knoten Lausanne und Genf geplant, wie zusätzliche Gleise und eine Verlängerung der bestehenden Perrons.

SBB eigenes Telekommunikationsnetz.

SBB Infrastruktur ist verantwortlich für den sicheren und zuverlässigen Betrieb des SBB eigenen Telekommunikationsnetzes. Dieses umfasst 5300 Kilometer Glasfaserstrecken und 5000 Kilometer Kupferkabel, 5000 Analogfunksysteme für Bau-, Rangier- und Lokalfunk, 23500 Festnetztelefone und 12000 Mobilfunkabos. Die SBB vermietet Netzkapazitäten und Leistungen an Dritte.

Der Bahnmobilfunk GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) hat eine hohe Bedeutung für den Bahnbetrieb: Neben der Sprachkommunikation dient GSM-R als Transportmedium für ETCS-Daten, Zugfernsteuerung, Stellwerkskommunikation sowie Zugsicherung. Der Bau der GSM-R-Antennenstandorte entlang der Hauptstrecken wurde 2011 abgeschlossen. Der bisherige analoge Zugfunk konnte vollständig mit GSM-R abgelöst werden. Dies vereinfacht die Zugkommunikation im Bahnbetrieb, und die Betriebskosten für die analoge Anlage fallen weg.

Der Anteil erneuerbarer Energie am Bahnstrom steigt ab 2013 auf über 80 Prozent.

Bei GSM-R liegt der Schwerpunkt 2012 bei der Funkversorgung für die 2013 geplante neue Gesamtlösung der Rangierkommunikation. Dafür werden 2012 erneut rund 100 Antennenstandorte gebaut. Das digitale Sicherheitsfunknetz in den Bahntunnels (Polycom) wird bis Ende 2013 entlang der Hauptstrecken und bis Ende 2016 entlang der Nebenstrecken an den Sicherheitsfunk der Blaublichtorganisationen der Kantone sowie des Grenzschutzkorps angeschlossen sein.

Energie für die Bahn.

SBB Infrastruktur produziert, beschafft und verteilt den für den Bahnbetrieb notwendigen Strom. Das Energienetz speist sämtliche Fahrleitungen sowie 13 Privatbahnen. SBB Infrastruktur verfügt dazu über sechs eigene Wasserkraftwerke, sechs mit dem Landesnetz verbundene Frequenzumformer (sie wandeln die elektrische Energie von 50 Hertz in Bahnstrom mit 16,7 Hertz um), 66 Unterwerke und über 3000 Kilometer eigene Hochspannungsleitungen. 2011 wurde rund 1,8 Prozent weniger

Bahnstrom bezogen als geplant, was sich positiv auf die Energieeffizienz auswirkte.

Wachsender Energiebedarf.

Die SBB bezieht den CO₂-freien Bahnstrom zu rund 75 Prozent aus Wasserkraft. Um diesen Anteil weiter halten zu können, wurden im Berichtsjahr die Konzessionen für die Kraftwerke Vernayaz und Châtelard im Kanton Wallis erneuert. Weiter strebt SBB Infrastruktur Konzessionsverlängerungen mit den Wasserkraftwerken Ritom und Etzelwerk an. Die SBB wird in den kommenden Jahren ihr Angebot erweitern und benötigt dafür mehr Energie. Diesen Mehrbedarf will die SBB zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie decken. Einen entsprechenden Liefervertrag unterzeichnete die SBB im Januar 2012 mit der französischen Anbieterin Electricité de France SA (EDF). Der gesamte Strom, den EDF ab 2013 an die SBB liefert, stammt aus dem Wasserkraftwerk Kembs am Rhein. Dieses liegt nur gerade 20 Kilometer nördlich von Basel und wird gewissermassen mit Schweizer Wasser alimentiert. Durch den neuen Bezugsvertrag wird sich der Anteil nachhaltiger Energie ab 2013 auf über 80 Prozent erhöhen. Mit dieser Entscheidung erfüllt die SBB mehr denn je ihren Anspruch, ihren Kundinnen und Kunden ökologisch nachhaltige Mobilität zu bieten. Mittelfristig plant die SBB, den Anteil an Kernenergie durch erneuerbare Energien zu ersetzen.

Im Herbst 2011 wurde vom Verwaltungsrat SBB zudem das Konzept zum Ausbau der Frequenzrichterleistung verabschiedet. Es werden neue Frequenzrichteranlagen mit total 240 Megawatt Leistung gebaut. Die Standorte orientieren sich am Wachstum des Bahnangebots: 120 Megawatt Leistung werden in der Ostschweiz aufgebaut. Sie decken den Mehrbedarf von Projekten wie dem Ausbau der S-Bahn Zürich und der Durchmesserlinie. Die Inbetriebnahme wird auf den Fahrplanwechsel 2015/2016 erfolgen. Der zweite Standort ist in der Romandie geplant. Dieser soll in zwei Etappen bis 2024 realisiert werden und deckt das Verkehrswachstum im Grossraum Genf und Genferseebogen.

Effizienz- und Qualitätssteigerung.

SBB Infrastruktur trägt mit dem internen Programm «Effizienzsteigerung Infrastruktur» ihren Teil für eine nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur bei. Bis 2016 realisiert die Division Massnahmen, mit denen die Erfolgs- und Investitionsrechnung wiederkehrend um jährlich mindestens CHF 250 Mio. entlastet wird. Die freigewordenen Mittel werden, zusätzlich zu den Mitteln des Bundes und den Trasseneinnahmen, unter anderem

für dringend notwendige Massnahmen beim Unterhalt und zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Netz eingesetzt.

2011 konnten die ersten Einsparungen in der Höhe von über CHF 120 Mio. erzielt werden: In der Verwaltung und Führung von SBB Infrastruktur wurden Kostensenkungen von jährlich CHF 55 Mio. realisiert. Zudem konnte der Meterpreis in der Oberbauerneuerung seit 2009 von knapp CHF 2300 auf CHF 2003 gesenkt und damit eine Effizienzsteigerung von rund CHF 40 Mio. erzielt werden. Im Bereich Telecom wurden rund CHF 7 Mio. eingespart, indem Synergien genutzt wurden.

SBB Infrastruktur erreichte 2011 die Neuzertifizierungen «Business Continuity Management BCM» (BS 25999), «Risikomanagement» (ISO 31000:2009), «Umweltmanagement» (ISO 14001) sowie «Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz» (OHSAS 18001). «Qualitätsmanagement» (ISO 9001) und «Schweissen» (ISO 3834-2) konnten erfolgreich aufrechterhalten werden.

Ausblick.

Die SBB Infrastruktur steht vor grossen Herausforderungen. Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und der Durchmesserlinie sowie mit dem Angebotsausbau im S-Bahn-Netz steht ein Quantensprung im Ausbau des Öffentlichen Verkehrs bevor. Bereits 2009 hat die SBB Infrastruktur ein Programm lanciert, mit dem sich die Division gezielt weiterentwickelt und auf diese strategischen Herausforderungen vorbereitet. Seither hat sich SBB Infrastruktur entlang der Wertschöpfungskette organisiert, die Prozesse im Detail definiert und Transparenz hergestellt.

Um die wachsende Mobilität aufzufangen, müssen bis 2050 CHF 40 Mia. in Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes investiert werden. Dafür braucht es zusätzliche Mittel. Die SBB Infrastruktur trägt durch ihre internen Programme ihren Teil zur Finanzierung des Substanzerhalts bei.

Zudem ist die neue Leistungsvereinbarung mit dem Bund (LV 2013–16) auf gutem Weg. Es ist unbestritten, dass beim Unterhalt des Bahnnetzes Nachholbedarf besteht. Daneben müssen aber Engpässe behoben werden, damit die Leistungsfähigkeit der Bahn auch den künftigen Anforderungen entspricht. Die SBB konnte mit dem Bundesamt für Verkehr die LV 2013–16 so ausgestalten, dass die für die Kundinnen und Kunden wichtigsten Projekte realisiert werden können.

Immobilien

Höhere Mieterträge steigern Ergebnis.

SBB Immobilien hat 2011 das Ergebnis weiter gesteigert. Insbesondere die Mieterträge Dritter wurden erneut verbessert. Die SBB entwickelt ihr Immobilienportfolio nachhaltig weiter und schafft mit dem Bahnhofmanager wieder eine zentrale Ansprechperson für Gemeinden und Kunden.

Die SBB ist nicht nur das grösste Transportunternehmen in der Schweiz, sondern auch eine der bedeutendsten Immobilienfirmen. Insbesondere die grösseren Bahnhöfe sind Teil der ganzen Mobilitätskette, denn sie bieten den Bahnpassagieren vor und nach der Reise ein breites Angebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten. Die Geschäfte in den Bahnhöfen profitieren wiederum von den hohen Passagierfrequenzen. SBB Immobilien besitzt, bewirtschaftet und entwickelt rund 800 Bahnhöfe, 3500 Gebäude und 4000 Grundstücke. Das Portfolio ist in den letzten 160 Jahren parallel zur Eisenbahn gewachsen. SBB Immobilien konzentriert sich dabei auf die Weiterentwicklung von Bahnhöfen, Anlageobjekten sowie Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäuden (sogenannte Bahnproduktion).

Mieterträge als wichtigster Ertragspfeiler.

SBB Immobilien verbesserte das Segmentergebnis vor Ausgleichszahlungen auf 182,5 Mio. (2010: 173,5 Mio.). Mit dem erwirtschafteten Gewinn erbrachte Immobilien wie im Vorjahr Ausgleichszahlungen über CHF 150 Mio. an SBB Infrastruktur. Damit wird die öffentliche Hand bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur entlastet. Der restliche Betrag aus dem Gewinn ging als zusätzliche Zins- und Amortisationsleistungen an die Sanierung der SBB Pensionskasse. Wichtigster Ertragspfeiler von SBB Immobilien waren die Mieterträge Dritter. Dank grosser Nachfrage an zentralen Standorten und planmässigen Projektabschlüssen (Aarau, Basel SüdPark D, Biel, Neuchâtel TransEurope, Marktplatz RailCity Zürich) und leichtem Drittumsatzwachstum entwickelten sie sich positiv. Sie betrug 2011 CHF 326,3 Mio. (2010: 305,4 Mio.). Der Erfolg aus den Veräusserungen von Liegenschaften belief sich auf CHF 66,2 Mio. (2010: 82,5 Mio.).

Modernisierung der RailCities.

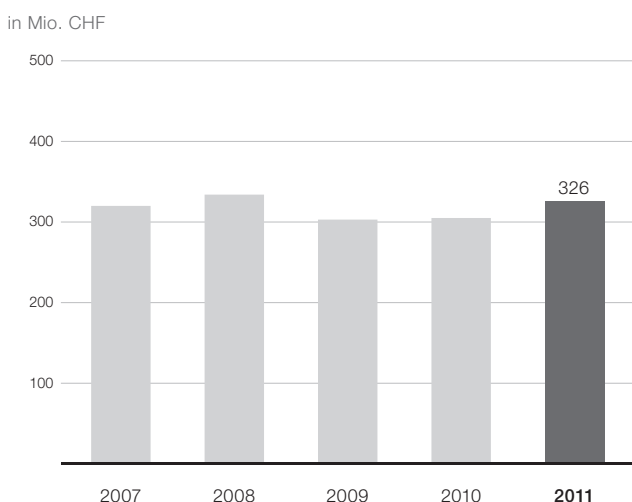
Die neun RailCities sind attraktive Dienstleistungszentren in den grossen Städten und bieten den Reisenden sowie Passanten ein vielfältiges Angebot an Waren und Services – und dies bis in den Abend hinein an sieben Tagen in der Woche. Die RailCities werden laufend modernisiert. So wurde 2011 der Marktplatz in der RailCity Zürich umgebaut, um den Einkaufsbedürfnissen der Reisenden besser gerecht zu werden. Der Bahnhof Bern wird ebenfalls modernisiert, die Verkaufsanlagen werden bis Mai 2012 an einem Ort konzentriert. In der RailCity Genf wurde im August 2011 die erste von zwei Bauetappen abgeschlossen. Neben dem Umbau der Gastro- und Verkaufsgeschäfte wurden der Perronzugang und die Bahnhofsingänge verbessert. Bis 2013 wird die zweite Etappe abgeschlossen sein.

Dank der Optimierung des Mietermixes und trotz Umbauphasen sind die Drittumsätze aller RailCities gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Prozent gestiegen und übertrafen den relevanten Index des Schweizer Detailhandels um 1,9 Prozentpunkte. Dies ist einerseits auf die weiterhin steigenden Frequenzen in den Bahnhöfen zurückzuführen. Andererseits ist das Angebot primär auf das Decken des täglichen Bedarfs ausgerichtet und somit weniger konjunktur- bzw. konkurrenz anfällig. Leicht zurückgegangen ist jedoch der Umsatz pro Quadratmeter Verkaufsfläche.

Modernisierung der Bahnhöfe.

Die 550 kleinen und rund 220 mittelgrossen Bahnhöfe sollen den Kundinnen und Kunden in erster Linie einen bequemen Zugang zur Bahn ermöglichen. Bei der Gestaltung von Toiletten und Warteräumen hat die SBB zusammen mit den Städten und Gemeinden neue Stossrichtungen definiert. Was bisher auf-

Entwicklung Mieterträge Dritte



grund von Vandalenakten geschlossen war, soll, wo immer möglich, wieder geöffnet werden. Um die kombinierte Mobilität zu fördern, wird zudem das Angebot an Zweiradplätzen und bewirtschafteten Park+Rail-Anlagen ausgebaut. Insgesamt umfasst das Angebot schweizweit 86 000 Zweiradplätze (2011: +1100) und über 25 600 Park+Rail-Plätze. Die mittelgrossen Bahnhöfe werden darüber hinaus mit Convenience-Shops, Kiosken und Cafés weiter aufgewertet und belebt. Dies fördert einerseits die Attraktivität der Bahnhöfe und erhöht andererseits das Sicherheitsgefühl der Reisenden und Passanten.

2011 wurde beispielsweise der Bahnhof Burgdorf modernisiert und das Dienstleistungsangebot umfassend ausgebaut, wofür die SBB CHF 3,5 Mio. investierte. Der veraltete Kleinbahnhof im zürcherischen Horgen Oberdorf wurde abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Weitere Beispiele sind der wiedereröffnete Bahnhof Stein am Rhein sowie in der Westschweiz die Bahnhöfe in La Chaux-de-Fonds, Morges, Palézieux, Romont und St-Maurice.

Die realisierten Bahnhofprojekte fanden auch international Anerkennung. So erhielt die SBB 2011 gleich drei der renommierten Brunel Awards. Ausgezeichnet wurden die Renovation und Neugestaltung des Lettenviadukts im Zürcher Industriequartier

sowie der Neubau der Bahnhöfe Brig und Chur. Die Brunel Awards werden seit 1985 alle zwei bis vier Jahre von einer hochrangigen internationalen Jury aus Designern und Architekten für herausragendes Design und Architektur im Bahnwesen vergeben. Sie haben sich als bedeutendster Bauherren-Preis im Bahnsektor etabliert.

Sauber bedeutet auch sicher.

Rund die Hälfte der circa 750 Mitarbeitenden von SBB Immobilien arbeitet bei SBB RailClean im Dienste der Sauberkeit. RailClean leistet einen wesentlichen Beitrag, dass sich die Kundinnen und Kunden der SBB in den Bahnhöfen willkommen, wohl und sicher fühlen. In das Tätigkeitsgebiet von RailClean fallen unter anderem über 2,3 Millionen Quadratmeter täglich zu reinigende Fläche, über 4800 Quadratmeter Toilettenanlagen und über 7000 zu leerende Abfalleimer. Auch die Entfernung von Graffiti, Hauswartung und der Winterdienst gehören zu den Aufgaben. Die Arbeit von RailClean sorgt für eine umfassende Werterhaltung der Immobilien.

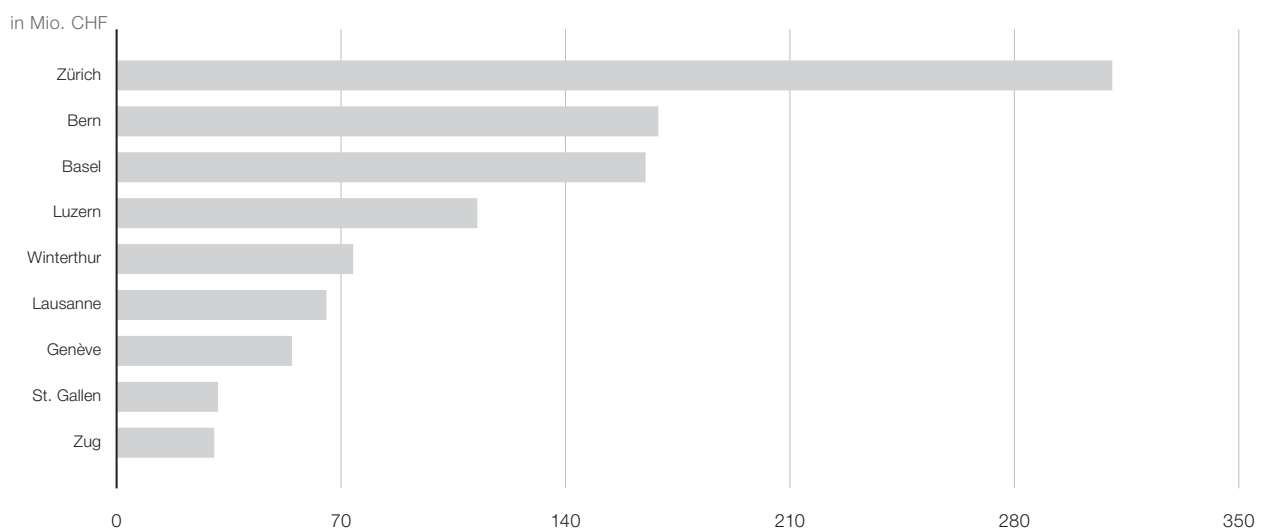
Kundenzufriedenheit.

Die Kundenzufriedenheit an den 32 grössten Bahnhöfen wird von SBB Immobilien jährlich gemessen. Im Jahr 2011 wurden über 6400 einheimische Bahn- und Bahnhofnutzer zu ihrem subjektiven Empfinden befragt. Die Gesamtzufriedenheit an den Bahnhöfen ging 2011 gegenüber dem Vorjahr um einen Punkt zurück und liegt bei 78 von maximal 100 Punkten. Angesichts der ständig höheren Frequenzen in den Bahnhöfen ist dieses Resultat positiv. Rund 200 im Juni 2011 eingeleitete Massnahmen sorgen dafür, dass sich die Kundenzufriedenheit weiter verbessert. Die Massnahmen reichen von häufigerem Reinigen, Verschönerung des Innenraums durch Bepflanzung über verbesserte Beleuchtung bis hin zur Schaffung von mehr Platz, indem unnötige Gegenstände entfernt werden. Weiterer Handlungsbedarf besteht jedoch bei der Auffindbarkeit der Geschäfte. Für die Kundinnen und Kunden ist es nicht immer einfach, die gewünschten Läden und Gastrobetriebe auf Anhieb zu finden.

Gründung eines Bahnhofmanagements.

Die Städte und Gemeinden haben in der Vergangenheit verschiedentlich Kritik im Bereich des Bahnhofmanagements geübt. Je nach Anliegen und Bereich waren unterschiedliche Ansprechpartner in verschiedenen SBB Divisionen zuständig. Um diesem Problem Abhilfe zu schaffen, hat die SBB auf den 1. Januar 2012 das Bahnhofmanagement eingeführt. Ähnlich wie früher der klassische Bahnhofsvorstand ist der Bahnhof-

RailCity Netto-Drittumsätze 2011



manager Anlaufstelle für jederlei Kundenprobleme. Mit dem Bahnhofmanager steht auch den Interessenvertretern der Städte und Gemeinden eine Ansprechperson zur Verfügung, die deren Anliegen im Zusammenhang mit «ihrem» Bahnhof entgegennimmt. Durch die gezielte Aufwertung von Unterführungen wird zudem die Verbindung zwischen Standortgemeinden und dem Bahnhof kundenfreundlicher gestaltet.

Die Bahnhofprojekte der SBB finden auch international Anerkennung.

Von der Industriebrache zum Stadtteil.

SBB Immobilien wertet nicht nur die Bahnhöfe, sondern auch die umliegenden Areale auf. Dadurch wird das Quartier und somit das ganze Stadtzentrum attraktiver. Die SBB schafft so nicht nur einen Mehrwert für die Bahnreisenden, sondern auch für die Gemeinden und deren Bevölkerung. Sie profitieren von der Lebendigkeit eines urbanen Stadtteils. Es entsteht neuer Lebensraum zum Arbeiten, Lernen, Wohnen, Einkaufen und

Verweilen. Aus diesem Grund werden diese Areale auch zusammen mit den städtischen und kantonalen Behörden entwickelt. Die SBB ihrerseits profitiert vom höheren Standortwert, den sie durch die erhöhte Frequenz des Öffentlichen Verkehrs im Umfeld der Bahnhöfe erzielt. Derzeit entwickelt die SBB schweizweit rund 100 Areale. Drei davon erreichten 2011 wichtige Meilensteine:

- **Europaallee Zürich:** Im Zentrum der Stadt Zürich, zwischen der Bahnhofstrasse und den Kreisen 4 und 5, entsteht auf acht Baufeldern ein neuer Stadtteil. Die Baufelder A und C befinden sich im Hochbau; beim Baufeld E ist im September 2011 der Spatenstich erfolgt. Als erste Nutzer werden 2012 die Pädagogische Hochschule Zürich und ein Shoppingcenter einen Teil des Baufeldes A beziehen. Insgesamt entstehen bis 2020 auf 78000 Quadratmetern 400 Wohnungen, 6000 Arbeitsplätze, 1800 Studienplätze, ein Hotel und über 50 Geschäfte und Restaurants. Die Europaallee wird dank grosszügig gestaltetem öffentlichem Raum auch ein Ort zum Verweilen sein und dank gastronomischer und kleingewerblicher Erdgeschossnutzung nahtlos an die umliegenden Quartiere anschliessen.
- **Basel SüdPark:** Im Gundeldingerquartier, am südlichen Kopf der Passerelle beim Bahnhof Basel, beherbergt seit Juni 2011 ein futuristischer Bau der renommierten Architekten

Herzog und de Meuron die grösste Coop-Filiale von Basel-Stadt. 2012 folgen ein Dienstleistungszentrum der Basler Kantonalbank und die Seniorenresidenz SüdPark. Der Basler SüdPark ist Teil des Masterplans EuroVille, der die nachhaltige Aufwertung des Gebiets um den Bahnhof SBB zum Ziel hat. Die SBB konnte auf dem Nachbargrundstück Baufeld B ein weiteres Entwicklungsprojekt starten.

- **Neuchâtel TransEurope:** In Neuchâtel wurde die erste Etappe des Projekts TransEurope realisiert. Im September hat die Hauptmieterin, die Fachhochschule Arc, ihre Räumlichkeiten im 12 000 Quadratmeter grossen Neubau beim Bahnhofplateau Neuchâtel bezogen. Das Gebäude wurde im Minergie-Standard erstellt; 1500 Studentinnen und Studenten, Lehrkräften und Mitarbeitenden steht eine top-moderne Infrastruktur zur Verfügung.

Zeitgemässe Büro- und Produktionsstandorte.

SBB Immobilien stellt sicher, dass die Mitarbeitenden der SBB in modernen Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäuden arbeiten können. Zwei wichtige Meilensteine waren im Jahr 2011 die Grundsteinlegung für das SBB Dienstleistungszentrum WestLink in Zürich-Altstetten sowie der Spatenstich für die neuen Bürogebäude der SBB auf dem Areal Wankdorf-City in Bern. An diesen beiden vom Öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten werden dereinst Arbeitsplätze zusammengeführt, die zurzeit noch über die beiden Städte verteilt sind. In Zürich-Altstetten werden dies ab Ende 2013 rund 720 SBB Mitarbeitende sein, in Bern-Wankdorf ab Sommer 2014 rund 1700 Mitarbeitende. Zwei bisherige SBB Bürostandorte – darunter das SBB Hauptgebäude an der Hochschulstrasse 6 in Bern – sind 2011 dem Kanton Bern verkauft worden, der sie für universitäre Zwecke nutzen wird. Als dritter Meilenstein fand im Juli 2011 das Aufrichtfest für das künftige Baudienstzentrum im sogenannten Kohlendreieck in Zürich statt. Bis April 2012 entstehen hier moderne Büros für 230 Mitarbeitende von SBB Infrastruktur. Alle Interventionsdienste für Stellwerk-, Gleis- und Fahrleitungsanlagen werden künftig am gleichen Ort untergebracht sein.

Mit neuen Arbeitsplatzstandards hat das betriebliche Immobilienmanagement (Corporate Real Estate Management) deshalb verbindliche, zukunftsgerichtete Standards für die SBB Büros erarbeitet. Die Arbeitsplätze sind im Multispace-Standard gestaltet: Offene Flächen wechseln ab mit geschlossenen Rückzugs-, Erholungs- und Besprechungsräumen sowie unterschiedlichen Begegnungszonen. In Zürich-WestLink und Bern-Wankdorf werden diese Richtlinien erstmals angewendet.

Mit solchen Büro- und Arbeitsplätzen unterstützt SBB Immobilien den Wandel des Unternehmens zur modernen Arbeitgeberin, in deren Räumlichkeiten sich die Mitarbeitenden wohlfühlen und eine moderne Unternehmenskultur gelebt werden kann.

Nachhaltiges Bauen.

SBB Immobilien verfolgt ihre strategischen Ziele unter Berücksichtigung der ökologischen Nachhaltigkeit. Am 1. Dezember 2011 trat die SBB als erste Bauherrin der Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI) bei. Parallel dazu führt sie in einer Testphase für Neubauten «Das Gütesiegel für Nachhaltiges Bauen» (DGNB) ein. In vorerst fünf grossen Entwicklungsprojekten sollen Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt beziehungsweise das DGNB-Bewertungssystem angewendet werden.

Mit der Aufwertung grosser Bahnhofareale schafft die SBB urbane Lebensräume.

Erstmals kommt die Zertifizierung im Rahmen eines Pilots beim Bau auf dem Bau Feld H der Europaallee in Zürich zum Einsatz. Die Europaallee in Zürich ist ein Vorzeigeprojekt für nachhaltiges Bauen. Das Bau Feld H wird bis 2016 im Minergie-P/Eco-Standard fertiggestellt werden und hat in dieser Hinsicht Pioniercharakter. Die SBB wird das Schweizer DGNB-System regelmässig auf seine Praktikabilität hin überprüfen und die Erfahrungen in die Planung künftiger Projekte einfließen lassen.

SBB Immobilien berücksichtigt die Anliegen von Mensch und Natur nicht nur bei Neubauten und grossen Bauprojekten. Auch bei Sanierungen und Umbauten und bei Arbeiten an kleineren und mittleren Gebäuden werden sinnvolle und nachhaltige Energieeffizienzmassnahmen umgesetzt. So sollen beispielsweise bei Heizsystemen mittel- und langfristig Holzpellets und Gas die Ölheizungen ersetzen. Hierzu hat SBB Immobilien neue Standards für Heizsysteme bei kleinen und mittleren Gebäuden eingeführt.

Ausblick.

Die Bahnreisenden sollen in den Bahnhöfen künftig noch leichter bessere Angebote vorfinden. Die Gebäude müssen dafür laufend aufgewertet werden, damit der Bahnhof zu einem zu-

kunftsorientierten Mobilitätszentrum wird. Davon profitieren die Reisenden und die Geschäfte. Die umliegenden Areale werden weiterentwickelt, sodass neue urbane Lebensräume entstehen, die auch von der Bevölkerung genutzt werden können. Dadurch schafft die SBB einen Mehrwert für die jeweilige Stadt. Im Weiteren unterstützt Immobilien die Wettbewerbsfähigkeit der SBB Divisionen und des Konzerns, indem sie auch in Zukunft Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäude modern gestaltet und den Mitarbeitenden attraktive Arbeitsplätze zur Verfügung stellt. Mit ihrer Immobilienstrategie will die SBB vor allem auch eine nachhaltige Wertschöpfung durch wiederkehrende Erträge sicherstellen.

Für die Umwelt Energieeffizient und klimaschonend.

Die Bahn ist das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität in der Schweiz. Mit der SBB sind jeden Tag über 977 000 Reisende und 195 000 Tonnen Güter energieeffizient, klimaschonend und sicher unterwegs. Wer mit der Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportieren lässt, entlastet die Umwelt. Mit ihrem Energiespar- und Klimaschutzprogramm und dem Aufbau eines konzernweiten Umweltmanagements verbessert die SBB ihre Umweltleistung kontinuierlich. Ökologische Nachhaltigkeit bedeutet für die SBB auch, den Anteil an erneuerbaren Energien auszubauen, die Pflege von Grünflächen, den Erhalt der Biodiversität, das Management von Naturgefahren sowie Lärm- und Erschütterungsschutz.

2011 war das wärmste Jahr in der Schweiz seit dem Messbeginn vor rund 150 Jahren. Der Klimawandel manifestierte sich in Form von überdurchschnittlicher Sonnenscheindauer und unterdurchschnittlicher Niederschlagsmenge. Am 11. März 2011 zerstörte ein schwerer Tsunami grosse Teile der Nordostküste Japans und führte im Kernkraftwerk Fukushima zur Kernschmelze. Das Unglück hat die weltweite Diskussion über die Energieversorgung der Zukunft neu entfacht. Das Schweizer Parlament entschied sich im Herbst 2011 für den Atomausstieg. In der Verantwortung für die Umwelt und deren Ressourcen stehen neben der Politik auch die einzelnen Unternehmen. Sie müssen ihren Beitrag leisten, indem sie ihr Handeln hinterfragen und nachhaltig ausrichten.

Nachhaltigkeitsstrategie.

Für die SBB bildet die 2010 verabschiedete Nachhaltigkeitsstrategie die Grundlage, um auch für die Umwelt einen Mehrwert zu schaffen. Über ihre neun Konzernziele steuert die SBB ihre Nachhaltigkeitsleistung. Die Anspruchsgruppen sowie der Bund als Eigner erwarten, dass die SBB auch ökologisch verantwortungsvoll handelt und dadurch den Wert des Unternehmens steigert.

Die SBB hat sich in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie anspruchsvolle Ziele gesetzt, um ihre Umweltleistung zu verbessern. Beim Energiesparen und im Klimaschutz hat sie umfangreiche Massnahmenprogramme initiiert. Bereits seit 2008 setzt sie ein unternehmensweites Energiesparprogramm um. Das Ziel lautet, bis 2015 10 Prozent des prognostizierten Verbrauchs einzusparen. Parallel dazu läuft das Klimaschutzprogramm mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2020 gegenüber 1990 um 30 Prozent zu verringern. Die Ergebnisse für das zurückliegende Geschäftsjahr zeigen, dass die SBB beim Energiesparprogramm auf Kurs ist. Ihr CO₂-Reduktionsziel hat sie 2011 hingegen verfehlt. Die Gründe waren eine verzögerte Umsetzung verschiedener Massnahmen bei Gebäuden sowie ein höherer Dieserverbrauch der Rangierflotte aufgrund betrieblicher Änderungen. Für 2012 wurden Massnahmen ergriffen, um den Verbrauch von Brenn- und Treibstoffen künftig besser zu erfassen.

Energie sparen und CO₂ reduzieren.

Der Bahnverkehr ist der grösste Stromverbraucher in der Schweiz. Die SBB setzt hier die Hebel an und schöpft die noch ungenutzten Potenziale zum Energiesparen aus. 2011 konnte die SBB die Wirkung der umgesetzten Energiesparmassnahmen von 119 GWh (2010) auf 145 GWh pro Jahr steigern. Erreicht wurde dies durch Betriebsoptimierungen, Lokführerschulungen, technische Optimierungen der Fahrzeuge sowie Sanierungen in Gebäuden und bahntechnischen Anlagen.

lungen, technische Optimierungen der Fahrzeuge sowie Sanierungen in Gebäuden und bahntechnischen Anlagen.

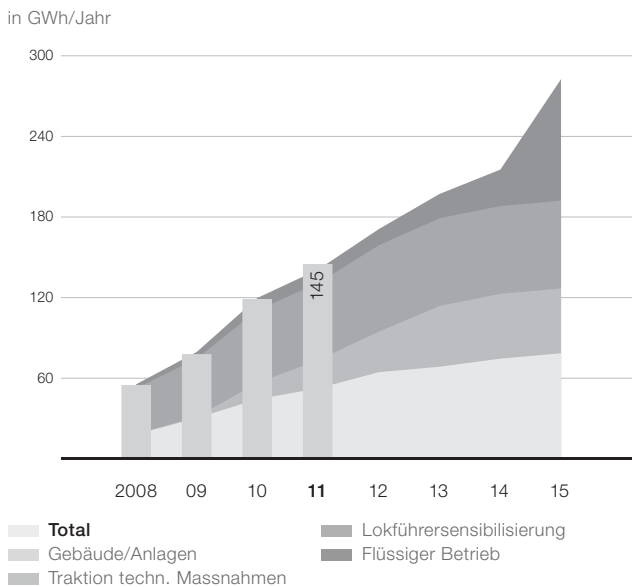
Gesamthaft emittiert die SBB rund 140 000 Tonnen CO₂ jährlich. Den Hauptteil verursachen die Gebäudeheizungen mit rund 40 Prozent. Ihre Klimaschutzmassnahmen fokussiert die SBB deshalb auf Gebäude und Anlagen. Mit einem von der Energieagentur der Wirtschaft (EnAW) entwickelten Modell nutzt die SBB Synergien, um Betrieb und Anlagen klimafreundlicher und energieeffizienter zu machen. Im Bahntechnik Center in Hägendorf zum Beispiel haben Experten über 100 Massnahmen identifiziert, die sie bis 2016 umsetzen. Ziel ist es, mehr als 800 MWh Energie pro Jahr einzusparen. Auch in anderen Werkstätten war die SBB 2011 aktiv: So hat sie etwa Luftheizapparate im Industriewerk Olten stillgelegt sowie ein Dach im Industriewerk Bellinzona isoliert. Der Ersatz von Metaldampfleuchten durch LED im Rangierbahnhof Limmattal oder die Eco-Drive-Kurse für die Fahrer von Immobilien RailClean sind weitere Beispiele für energie- und klimaschonende Massnahmen. Ebenfalls 2011 hat die SBB einen neuen einheitlichen Standard zur Wärmeerzeugung verabschiedet. Der Standard definiert SBB weit einheitliche Vorgaben zum Ersatz von Heizungen. Wo immer ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll, sollen erneuerbare Energien zum Einsatz kommen. Insgesamt hat die SBB 2011 rund 3552 Tonnen CO₂ eingespart. Das sind knapp 2000 Tonnen weniger als angestrebt. Langfristig wird die SBB ihre CO₂-Reduktionsziele jedoch erreichen.

Als Anbieterin nachhaltiger Mobilitätslösungen versucht die SBB auch, ihre Kundinnen und Kunden für CO₂-Einsparungen zu sensibilisieren. Der seit 2010 aktive SBB Umweltrechner «Bahn/Auto» auf der Fahrplanwebsite wurde 2011 mit Vergleichsdaten zum Flugverkehr ergänzt. Die Bahnreisenden sehen per Mausklick, wie viel CO₂ sie einsparen, wenn sie für eine bestimmte Strecke die Bahn und nicht das Auto beziehungsweise das Flugzeug nehmen. Eine Zugfahrt verbraucht im Durchschnitt viermal weniger Energie und verursacht zwanzigmal weniger CO₂ als eine Fahrt im Auto. Der Stromverbrauch für eine durchschnittliche Zugreise einer Person beträgt umgerechnet nur einen Liter Benzin auf hundert Kilometer.

Angebotsausbau mit erneuerbaren Energien.

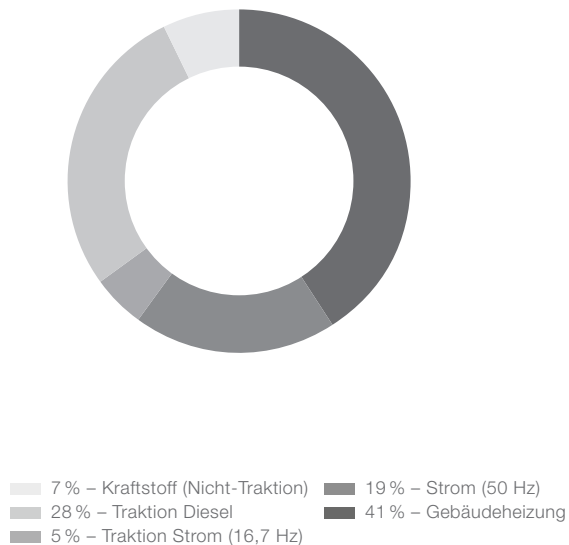
Bahnfahren ist klimaschonend und umweltfreundlich. Die Bahn nutzt zwei Arten von Strom: den Bahnstrom mit einer Frequenz von 16,7 Hertz und den Dreh- oder Haushaltsstrom mit 50 Hertz. Für den Bahnbetrieb benötigen die SBB und die von ihr versorgten Bahnen pro Jahr rund 2400 GWh. Das entspricht dem

Einsparwirkung Energiesparprogramm bis 2015



CO₂-Emissionen der SBB

alle Energieträger, inkl. grauer Energie



durchschnittlichen Jahresverbrauch von rund 600000 Haushalten. Die SBB bezieht ihren Bahnstrom zu rund 75 Prozent aus Wasserkraft.

Die SBB wird in den kommenden Jahren mehr Energie benötigen. Zum einen haben verschiedene Kantone in den Konzessionen die Vorgaben bezüglich der Restwassermengen verschärft, sodass weniger Wasser für die Stromerzeugung zur Verfügung steht. Zum anderen führt der Angebotsausbau, der durch die Eröffnung der Durchmesserlinie in Zürich und des Gotthard-Basistunnels ermöglicht wird, zu einem Strommehrbedarf. Die SBB deckt diesen Mehrbedarf von rund 400 GWh zu 100 Prozent aus erneuerbarer Energie. Einen entsprechenden Liefervertrag unterzeichnete die SBB im Januar 2012 mit der französischen Anbieterin Electricité de France SA (EDF). Der gesamte Strom, den EDF ab 2013 an die SBB liefert, stammt aus dem Wasserkraftwerk Kembs am Rhein. Dieses liegt nur gerade 20 Kilometer nördlich von Basel und wird gewissermaßen mit Schweizer Wasser alimentiert. Durch den neuen Bezugsvertrag wird sich der Anteil nachhaltiger Energie ab 2013 auf über 80 Prozent erhöhen. Mit dieser Entscheidung erfüllt die SBB mehr denn je ihren Anspruch, ihren Kundinnen und Kunden ökologisch nachhaltige Mobilität zu bieten. Mittelfristig

plant die SBB, den Anteil an Kernenergie durch erneuerbare Energien zu ersetzen.

Die SBB baut selbst Solaranlagen und finanziert diese aus der Rückerstattung der CO₂-Abgabe. Andererseits vermietet sie Dachflächen an Dritte für die Erstellung privat finanzierter Solaranlagen. Folgende Anlagen liefern heute Solarstrom ans Netz: Zürich Altstetten und Bern Aebimatt im Besitz der SBB sowie Zürich HB, Gleis 18, und Morges als Anlagen im Besitz Dritter. Möglichkeiten zur Vermietung weiterer Flächen klärt die SBB laufend ab. Grundlage bildet der 2011 verabschiedete Solarstandard, der die Strategie mit Verantwortlichkeiten im Unternehmen festschreibt.

Umweltmanagementsystem.

Ihrem Ziel, bis 2015 konzernweit ein Umweltmanagementsystem (UMS) nach ISO 14001 einzuführen, ist die SBB im letzten Jahr ein grosses Stück nähergekommen. Nachdem sie auf Konzernebene bereits 2010 ein UMS implementiert hatte, wurde dieses 2011 erfolgreich überprüft. Der SBB wurde eine erfolgreiche Führung und Weiterentwicklung bescheinigt. Die nächste Rezertifizierung findet 2013 statt.

Auf Divisionsebene bestand SBB Infrastruktur im Dezember 2011 die Neuzertifizierungen im Umweltmanagement (ISO 14001), in der Arbeitssicherheit und im Gesundheitsschutz sowie die Aufrechterhaltung nach ISO 9001 im Qualitätsmanagement erfolgreich. Die Auditoren bescheinigten der Infrastruktur ein hohes Niveau im Umweltmanagement und bei der Arbeitssicherheit. SBB Infrastruktur hat 2011 mit seinen rund 9000 Mitarbeitenden einen grossen Effort geleistet, ein integriertes Managementsystem aufzubauen. Die erfolgreiche ISO-14001-Zertifizierung verleiht diesem Engagement Ausdruck. SBB Cargo plant für 2012 die Zertifizierung ihres Umweltmanagements nach ISO 14001 als Teil ihres integrierten Managements-Systems. Bei SBB Personenverkehr Operating wurde ebenfalls 2011 erfolgreich ein Aufrechterhaltungsaudit durchgeführt. Für den gesamten Personenverkehr soll bis 2015 ein Umweltmanagementsystem etabliert sein. SBB Immobilien wird bereits bis 2013 über ein Umweltmanagementsystem verfügen.

Biodiversität.

Verkehrsinfrastrukturen haben in den letzten dreissig Jahren insbesondere im Mittelland zur Zerschneidung von Lebensräumen und zur Zerstörung von Flächen beigetragen. Nur teilweise konnten diese durch Ersatzmassnahmen ausgeglichen werden. Insgesamt schrumpft die Fläche naturnaher Lebensräume. Die Zerschneidung vieler Lebensräume führt zu einer Aufsplitterung der Tier- und Pflanzenbestände in isolierte und kleine Populationen. Um dem entgegenzuwirken, sollen vor allem im Mittelland unter anderem die Böschungsbereiche von Eisenbahnstrecken extensiv gepflegt werden. Ebenso wichtig ist es, dass Wildtiere und Amphibien die Möglichkeit bekommen, trotz «Trennelementen» wie Bahngleisen oder Autobahnen zu wandern und damit andere Lebensräume zu erreichen.

Mittelfristig plant die SBB, den Anteil der Kernenergie durch erneuerbare Energien zu ersetzen.

Die SBB hat in diesem Bereich in den letzten Jahren bereits viel getan. Ein Beispiel dafür ist die Strecke zwischen Rapperswil und Aarau, die Anfang der 1990er-Jahre auf vier Spuren ausgebaut wurde. Das Bahntrasse quert dort den Wildtierkorridor

«Suret», der zu den wichtigsten des Mittellandes zählt. Weil zwei Unterführungen von den Tieren nicht wie erhofft als Durchgang benutzt werden, baut die SBB diese und ihre Umgebung bis 2013 für knapp CHF 9 Mio. tiergerecht aus.

Grünpflege für die Bahnsicherheit.

Auf rund 1000 Kilometern Länge grenzen Wälder, Feldgehölze und Einzelbäume an die Gleisanlagen der SBB an. Umgestürzte Bäume und Äste können die Betriebssicherheit der Bahn gefährden. Die Gehölze werden deshalb periodisch gepflegt. Neben 4300 Hektaren Wald überwacht die SBB 2600 Hektaren Böschungen und Gleisrandstreifen auf einer Länge von rund 3200 Kilometern. Deren Unterhalt stellt eine Daueraufgabe dar. Durch die wiederkehrende Pflege sind auf grosser Länge wertvolle gestufte Waldränder und Saumstrukturen entstanden. Diese Lebensräume zeichnen sich durch einen hohen Artenreichtum aus.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat im September 2011 seinen Entwurf zur «Strategie Biodiversität Schweiz» in die Vernehmlassung gegeben. Zurzeit ist die SBB daran, ihre Unterhaltsstrategie auf neue Anforderungen auszurichten. Konkret muss die SBB prüfen, ob ihre heutigen Massnahmen zur Bekämpfung von Neophyten (eingewanderte Problempflanzen), zur Förderung der Biodiversität und zur Pflege bzw. zum Erhalt von Trockenwiesen, Mooren oder Amphibienlaichgebieten ausreichen. 34 solche Flächen sind im Besitz der SBB und als «Trockenwiesen von nationaler Bedeutung» ausgewiesen. In einer für 2012 vorgesehenen Bestandsaufnahme wird die SBB auch die Objekte von kantonaler Bedeutung katalogisieren. Bereits heute arbeitet die SBB mit kantonalen Fachstellen und vereinzelt mit Landwirten zusammen, die den extensiven Unterhalt von Trockenwiesen übernehmen.

Strategie zum Schutz vor Naturgefahren und Klimawandel.

Mit ihrer Naturgefahrenstrategie verfolgt die SBB den integralen Schutz vor Naturgefahren und Klimawandel. Die umgesetzten Schutzmassnahmen sind kosteneffizient und garantieren gleichzeitig eine maximale Risikoreduktion. Neu werden bei der SBB für die Naturgefahrenprävention auch elektronische Überwachungs- und Alarmanlagen eingesetzt. Diese zählen zusammen mit den Kontrollen von SBB Mitarbeitern vor Ort zu den nachhaltigsten Schutzmassnahmen.

Wie sich die Naturgefahrenrisiken in Zukunft klimabedingt verändern werden, lässt sich nur schwer voraussagen. Die SBB

setzt deshalb auf ein vorausschauendes Naturgefahrenmanagement. Sie denkt in Gefahrenszenarien und antizipiert mögliche Folgen. Mithilfe von neuen und innovativen Technologien wie dem Georadar oder Satellitendaten detektieren Fachleute der SBB an besonders exponierten Stellen Geländeänderungen oder Felsverschiebungen und verfolgen diese aufmerksam.

Schutzwald als Schutzschild.

Wirksame Schutzwälder sind für die SBB ein wertvolles Gut. Auf einer Gesamtlänge von rund 340 Kilometern schützen Wälder das Bahnnetz vor Lawinen, Steinschlag und weiteren Naturgefahren. Von den 8000 Hektaren Schutzwald sind 1600

im Besitz der SBB. Damit ein Schutzwald seine Wirkung erbringen kann, ist sein Zustand von grosser Bedeutung. Nur ein dichter und artenreicher Wald mit einer Mischung aus Laub- und Nadelbäumen bietet hinreichend Schutz gegen Steinschlag. Und nur ein Wald ohne grössere Lücken kann das Anreissen von Lawinen wirksam verhindern.

Diese Schutzwirkung ist jedoch nicht gratis. Die SBB pflegt die Schutzwälder in regelmässigen Abständen und investiert rund CHF 2 Mio. pro Jahr. Die Schutzwaldpflege erfolgt in Zusammenarbeit mit den Waldeigentümerinnen und Waldeigentümern sowie dem Bund und den Kantonen. Ein wichtiges Hilfsmittel

Im Dialog für die Umwelt.

Die SBB hat 2011 den Dialog mit ihren Anspruchsgruppen zum Thema ökologische Nachhaltigkeit intensiviert. So nahm sich der Kundenbeirat Mitte Juni dem Thema zum ersten Mal an. Zudem wurde das erste Mal ein Stakeholderdialog Umwelt durchgeführt. Ergänzt wurde der Dialog mit einer repräsentativen Umfrage der SBB in der Bevölkerung zu Umweltthemen.

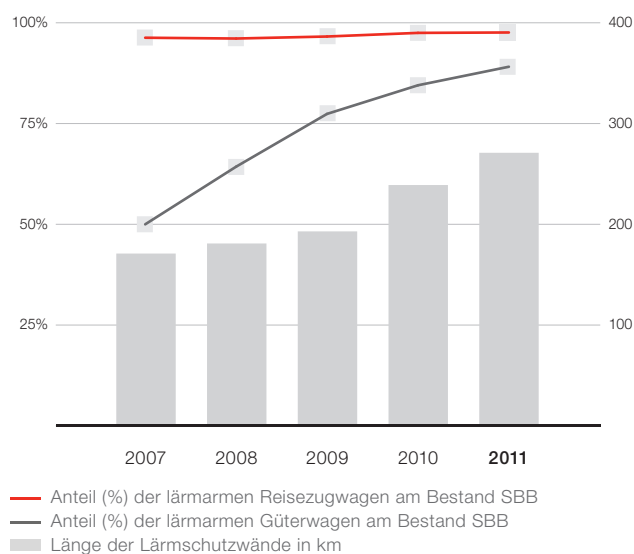
Der Kundenbeirat lobte die Massnahmen der SBB zur Steigerung der Energieeffizienz, das Angebot an nachhaltiger bzw. kombinierter Mobilität und den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix. Potenziale sieht er beim Ausstieg aus der Kernenergie und bei der Sensibilisierung der Reisenden für die Mülltrennung. In der Gastronomie wünscht er sich Recyclinggeschirr. Die Rückmeldungen des Kundenbeirats helfen der SBB, die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden noch besser aufzunehmen und Rückmeldungen zum Umweltimage zu erhalten.

Beim Stakeholderdialog waren rund zehn Umweltverbände und Konsumentenorganisationen anwesend. Die Umweltverbände bestätigten der SBB eine bereits sehr gute ökologische Leistung, wünschten sich aber noch mehr Leadership, insbesondere bei den Themen nachhaltiger Mobilitätsanbieter und Energieversorgung.

Das Votum der befragten Schweizer Bevölkerung zur Umweltleistung der SBB bzw. zu potenziellen Umweltthemen fiel ähnlich aus. Zudem wünschte sich eine Mehrheit mehr Informationen zu den Themen Lärmschutz und Abfall. Positiv fiel die Antwort auf die Frage aus, ob die Kundinnen und Kunden bereit seien, für eine Reise mit ausschliesslich Ökostrom mehr zu bezahlen. Die SBB prüft nun, spezielle «grüne» Angebote aufzunehmen.

Generell plädierten alle Anspruchsgruppen für eine offensivere Information und Vermarktung des ökologischen Kernproduktes der SBB, der nachhaltigen Mobilität.

Lärmschutz



stellt die Wegleitung «Nachhaltigkeit und Erfolgskontrolle im Schutzwald» (BAFU 2005) dar. Sie garantiert, dass in der ganzen Schweiz die Pflege des Schutzwalds nach einheitlichen, anerkannten Grundsätzen erfolgt. Massnahmen im Schutzwald sind wegen der schwierigen Geländebedingungen meist defizitär und werden deshalb von der öffentlichen Hand finanziell unterstützt.

An besonders exponierten Stellen, an denen kein Schutzwald aufgezogen werden kann, ergänzen spezifische Bauten den Schutz. Dazu gehören etwa hohe Stahlnetze, Alarmanlagen oder Mitarbeitende, die vor Ort Lageeinschätzungen vornehmen. Insgesamt investierte die SBB im letzten Jahr CHF 30 Mio., um Naturgefahren vorzubeugen. Darin eingeschlossen sind die Pflege des Schutzwaldes, der Bau und Unterhalt von Schutzbauten, die Überwachung der Naturgefahren sowie die Pflege und der Unterhalt der Gehölzer im Sicherheitsstreifen entlang der Bahnlinien.

Lärm- und Erschütterungsschutz.

Im Jahr 2011 baute die SBB rund 32 Kilometer neue Lärmschutzwände, was deren Gesamtlänge auf 271 Kilometer erhöhte. Im zurückliegenden Geschäftsjahr hat die SBB zudem rund 850 Privatwagen des Güterverkehrs lärm saniert. Bereits

Ende 2010 hatte die SBB einen Meilenstein erreicht: Knapp 6500 SBB Güterwagen, die noch mindestens zehn Jahre im Einsatz sind, waren lärm saniert. Damit konnte die SBB nach den Reisezugwagen auch die Lärmsanierung der SBB Güterwagen abschliessen. Die restlichen Wagen der Güterwagenflotte sind ohnehin lärmarm und müssen nicht saniert werden.

Eisenbahnlinien verursachen Lärm und Erschütterungen, was in bewohnten Gebieten immer wieder zu Klagen führt. Im Rahmen eines EU-Projektes erprobt die SBB bis 2013 kostengünstige Lösungen beim Erschütterungsschutz an Infrastruktur und Rollmaterial. Seit Oktober 2011 testet sie auf einer hoch belasteten Strecke am Jura-Südfuss auf über 1000 Metern Streckenlänge die sogenannte Schwellenbesohlung. Mit ihr werden die Schwellen elastisch gelagert und können so die Erschütterungen durch die Züge dämpfen.

Umweltvorteil weiter ausbauen.

Als grösstes Transportunternehmen der Schweiz ist sich die SBB ihrer Vorbildfunktion und ihrer Verantwortung gegenüber der Umwelt bewusst. Sie wird deshalb auch in Zukunft alles daran setzen, ihre Umweltleistung im ganzen Unternehmen zu verbessern. Die Kundinnen und Kunden schätzen neben dem Verkehrsangebot der SBB eben gerade die hohe Umweltverträglichkeit der Bahn. Es ist Auftrag und Verpflichtung zugleich, den Umweltvorteil weiter auszubauen.

Für die Mitarbeitenden

Eine verantwortungsvolle und attraktive Arbeitgeberin.

28 586 Mitarbeitende haben sich 2011 mit grossem Engagement tagtäglich für die Kundinnen und Kunden der SBB eingesetzt. Als viertgrösste Arbeitgeberin in der Schweiz trägt die SBB eine grosse soziale Verantwortung gegenüber der Gesellschaft. Sie ist eine attraktive Arbeitgeberin und pflegt eine weitsichtige Personalpolitik. Von besonderer Bedeutung ist die Zusammenarbeit unter den Menschen im Unternehmen. Die kulturelle Grundlage bilden vier Führungsgrundsätze, an denen sich die Mitarbeitenden in ihrer täglichen Arbeit orientieren sollen. 2011 führte die SBB ein neues Personalführungs- und Lohnsystem ein. Per 2012 startet eine neue Personalbeurteilung. Sie legt den Fokus stärker auf die Förderung und Entwicklung der Mitarbeitenden. Im Berichtsjahr wurde zudem die Sanierung der Pensionskasse weiter vorangetrieben.

Nur ein gutes Verhalten der Mitarbeitenden führt langfristig zu guten Ergebnissen im Unternehmen. Voraussetzung dafür ist eine gelebte Unternehmenskultur, die in einem gemeinsamen Verständnis des Systems, der Werte, der Herausforderungen und der Ziele verankert ist. Die SBB hat in den vergangenen Jahren einen kulturellen Wandel eingeleitet. Die angestrebte Kultur der SBB wird in Führungsgrundsätzen konkretisiert, die auf die vier Eckpfeiler «Ergebnis- und Leistungsorientierung», «konstruktiv-kritische Auseinandersetzung», «Verlässlichkeit» und «Bahn Know-how» ausgerichtet sind. Dank dieser Orientierungshilfe sollen die Mitarbeitenden auf allen Stufen mehr Eigenverantwortung übernehmen und künftig komplexe Situationen besser und möglichst nahe bei den Kunden bewältigen können.

Eine wichtige Rolle kommt den Führungskräften zu: Sie müssen die Führungsgrundsätze ihren Mitarbeitenden vorleben und vermitteln. Alle SBB Kader haben sich zu diesen Grundsätzen bekannt und werden daran gemessen. Um das gemeinsame Verständnis über alle Stufen bis zur Basis sicherzustellen und die angestrebte Unternehmenskultur zu fördern, werden die Kader in der Umsetzung unterstützt. Ein entsprechendes Programm ist seit knapp zwei Jahren im Gang. Nach 100 Mitarbeitenden aus dem Topkader und 800 aus dem mittleren Kader durchlaufen nun die 2000 Basiskader das Kulturprogramm. Sie bereiten sich an 120 divisionsspezifischen Workshops darauf vor, wie sie die Werte, Ziele und weitere Inhalte mit ihren Mitarbeitenden leben.

Neues Lohnsystem.

Mit der Einführung des neuen Lohnsystems hat die SBB 2011 einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu einer modernen und wettbewerbsfähigen Arbeitgeberin gemacht. Bestehende Ungleichheiten im Lohngefüge wurden beseitigt und marktübliche Anstellungsbedingungen festgelegt. Das neue Lohnsystem ist das Kernstück des Gesamtarbeitsvertrags GAV 2011 bis 2014, der am 1. Juli 2011 in Kraft getreten ist und für die rund 26 000 GAV-Mitarbeitenden gilt. Jede Funktion der SBB ist nach einem unternehmensweit einheitlichen Bewertungssystem einem Anforderungsniveau zugeordnet worden. Das Lohnspektrum für jedes Anforderungsniveau orientiert sich am Arbeitsmarkt und ist mit den Sozialpartnern abgestimmt worden.

Durch die Überführung ins neue System musste kein Mitarbeiter und keine Mitarbeiterin Lohnneinbussen hinnehmen. Den Mitarbeitenden, deren bisheriger Lohn über dem Maximum des neuen Lohnspektrums liegt, wird weiterhin der aktuelle Lohn garantiert. Die Garantie gilt mindestens während der Laufdauer

des GAV, also bis Ende 2014. Ein Grossteil der Mitarbeitenden hat sich bereits im ersten Anlauf mit dem neuen Lohnsystem einverstanden erklärt.

Neue Personalbeurteilung.

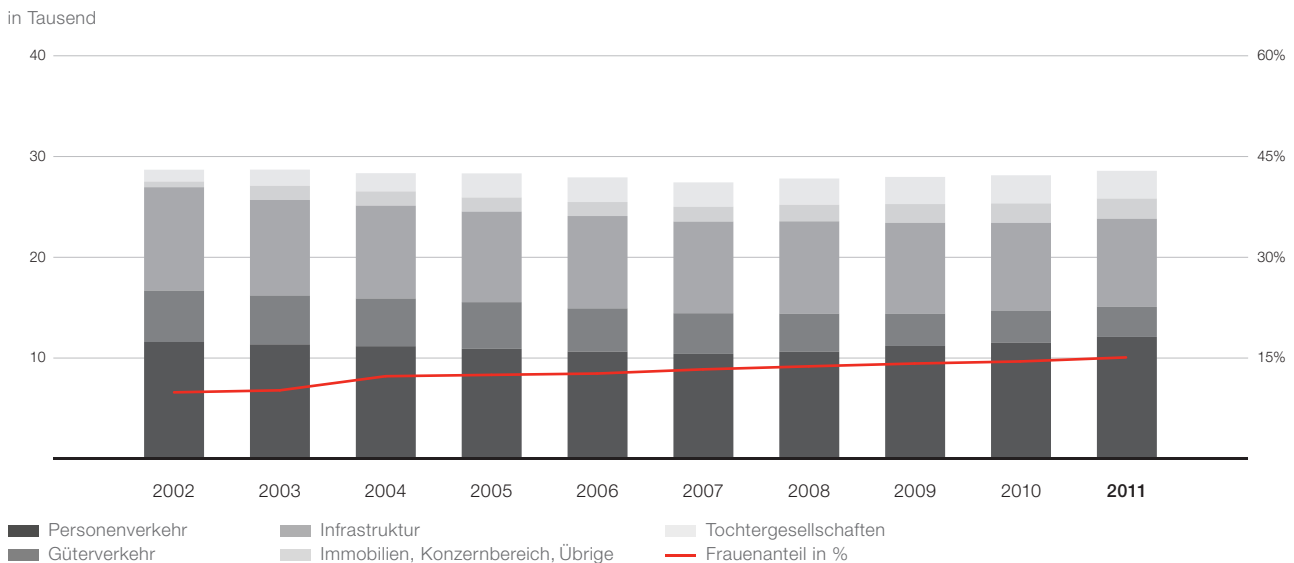
Auf 2012 hin ist auch eine neue Personalbeurteilung für Mitarbeitende im GAV eingeführt worden. Die SBB Mitarbeitenden profitieren nun von einem modernen, webbasierten Führungs- und Entwicklungsinstrument. Mitarbeitende erhalten anhand anforderungsbezogener Kompetenzen, nach denen sie künftig beurteilt werden, eine klare Orientierung. Mit der neuen Personalbeurteilung wird auch das Führen mit Zielen und die Entwicklung und Förderung der Mitarbeitenden einheitlich und durch verbindliche Massnahmen gestärkt.

Personalzufriedenheit: Grundlage für Verbesserungen geschaffen.

Zufriedene und motivierte Mitarbeitende sind für die SBB ein zentraler Erfolgsfaktor. Die Personalzufriedenheit wird deshalb regelmässig gemessen. Alle zwei Jahre führt die SBB Vollbefragungen durch. In den Zwischenjahren – wie 2011 – erhebt die SBB die Personalzufriedenheit in Form von sogenannten Stimmungsbarometern. Im letzten Jahr befragte die SBB an drei über das Jahr verteilten Zeitpunkten je 1000 zufällig ausgewählte Mitarbeitende zu ihrer Zufriedenheit.

Die Gesamtzufriedenheit der SBB Mitarbeitenden hat sich 2011 stabilisiert. Die Werte lagen mit 60 von 100 Punkten zwei Punkte höher als 2010. Angesichts der Einführung des neuen Lohnsystems, der geplanten Senkung der Struktur- und Verwaltungskosten und verschiedenen Restrukturierungen ist dieses Resultat nicht selbstverständlich. Die Stimmungsbarometer zeigten, dass die Massnahmen, die nach der Personalumfrage 2010 ergriffen worden waren, greifen. Vor allem in den Bereichen Führung sowie Kommunikation und Information war einiges in die Wege geleitet worden. Die Konzernleitung legt Wert auf den Austausch zwischen Führungskräften und Mitarbeitenden. Sie selber sowie die Topkader suchen vermehrt den direkten Dialog mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – in Form von Feierabendgesprächen, Besuchen bei der Basis und neuen Kommunikationsgefässen. Die Äusserungen der Mitarbeitenden bei den drei Stimmungsbarometern bestätigen, dass die richtigen Themen angegangen worden sind. Die Grundlage für eine nachhaltige Verbesserung ist somit gegeben. Allerdings brauchen die Massnahmen Zeit und müssen weiterhin konsequent umgesetzt werden, damit sie auch die nötige Wirkung entfalten können. Weiteren Aufschluss darüber wird es im Herbst 2012

Anzahl Mitarbeitende



geben, wenn die SBB erneut eine Vollerhebung durchführen und sämtliche Mitarbeitenden befragen wird. In Anbetracht der Transformationsphase, in der sich das Unternehmen befindet, ist jedoch über längere Zeit und von allen Führungsebenen viel Erklärungs- und Überzeugungsarbeit zu leisten.

Sozialpartnerschaft gelebt und intensiviert.

Die SBB steht zur Sozialpartnerschaft. Sie pflegt mit den Sozialpartnern einen aktiven Austausch und schätzt den wichtigen Beitrag, den die Gewerkschaften, Personalverbände und die Personalkommissionen leisten. Es ist das gemeinsame Ziel, sicherzustellen, dass die SBB langfristig und erfolgreich als gesundes, wettbewerbsfähiges Unternehmen bestehen kann. 2011 hat die SBB mit den Sozialpartnern am gemeinsamen Grundverständnis gearbeitet. In Workshops mit den Gewerkschaften tauschten sich die Teilnehmenden über die Herausforderungen der SBB, die Konzernziele sowie den dringenden Handlungsbedarf aus. Sie haben sich auch mit dem SBB Führungsmodell beschäftigt und kennen die SBB Führungsgrundsätze.

Zu einer echten Sozialpartnerschaft gehört, dass die Mitarbeitenden bei der Gestaltung der Arbeitsbedingungen mitwirken. Dies geschieht bei der SBB seit 2001 in den Personalkommissionen (Pekos) der Divisionen und des Konzerns.

Um den im GAV verankerten Austausch zu professionalisieren, hat die SBB mit den Pekos ein neues Führungsmodell erarbeitet und 2011 umgesetzt.

Lohnverhandlungen als Gradmesser.

Die rasche Einigung bei den Lohnverhandlungen hat das beidseitige Bewusstsein für den verantwortungsvollen Umgang mit den personellen und finanziellen Ressourcen der SBB zum Ausdruck gebracht. Wesentliche Reorganisationen sind auch 2011 nach einem gemeinsam mit den Sozialpartnern definierten Verfahren durchgeführt worden. Die Personalverbände wurden frühzeitig einbezogen, sie konnten ihre Eingaben in einem Konsultationsverfahren vornehmen und begleiteten die Reorganisationen konstruktiv.

Mehr Arbeitsplätze.

Bereits zum vierten Mal in Folge beschäftigte die SBB mehr Mitarbeitende als im Vorjahr. 2011 beschäftigte sie 28 586 Personen¹. Das sind 443 mehr als 2010 (+1,55 Prozent), als 28 143 Mitarbeitende für die SBB tätig waren. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Personalbestand in allen Bereichen mit Ausnahme von SBB Cargo zu.

¹ Durchschnittliche Zahl der 2011 Beschäftigten umgerechnet auf Vollzeitstellen.

In den verschiedenen Geschäftssegmenten zeigte sich ein unterschiedliches Bild. Im Personenverkehr nahm der Personalbestand um 417 Personen zu, vor allem beim Lok- und Zugpersonal sowie im strategischen Einkauf. Bei Infrastruktur wurden 66 Mitarbeitende in den Bereichen Projekte, Anlagentechnologie und Instandhaltung neu rekrutiert. Bei Immobilien stieg die Zahl um 12 Mitarbeitende. Im Güterverkehr ging hingegen die Zahl der Mitarbeitenden im Rahmen der Restrukturierung des Güterverkehrsgeschäfts und der damit verbundenen Produktivitätssteigerungen um 112 Mitarbeitende zurück. Bei den Tochtergesellschaften sank die Zahl der Mitarbeitenden um 42. Grund dafür war die Verschiebung der Transportpolizei zu Personenverkehr.

Der Anteil der Mitarbeitenden ohne Schweizer Pass hat sich 2011 mit 12,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr (11,9 Prozent)

kaum verändert. 2007 hatte der Ausländeranteil bei 10,5 Prozent gelegen. Die Zunahme in den vergangenen Jahren ist auf den wachsenden Anteil an hoch qualifizierten Mitarbeitenden aus dem Ausland zurückzuführen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB kommen aus der ganzen Welt: 2011 waren Menschen mit mehr als 80 verschiedenen Nationalitäten für die Kundinnen und Kunden tätig.

Chancengleichheit als Selbstverständlichkeit.

Die Umsetzung der Gleichstellung von Mann und Frau ist der SBB ein Anliegen. 2011 waren 15,1 Prozent der SBB Mitarbeitenden Frauen (2010: 14,5 Prozent). Die SBB hält in ihrem GAV fest, dass sie keinerlei Diskriminierung duldet.

Die SBB hat sich auch zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil im Kader zu erhöhen. Mit Jeannine Pilloud ist seit April 2011 erst-

Pensionskasse: auf dem Weg der Besserung.

Die SBB ist der Sanierung ihrer Pensionskasse trotz Finanzmarkturbulenzen einen Schritt nähergerückt. Der Deckungsgrad per 31. 12. 2011 beträgt 96,4 Prozent gegenüber 91,7 Prozent im Vorjahr. Eine solide ausfinanzierte Pensionskasse ist auf dem Arbeitsmarkt ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Die Situation der PK der SBB hat sich 2011 verbessert. Dazu beigetragen hat der Bundesbeitrag in der Höhe von CHF 1,148 Mia. Der entscheidende Schritt erfolgte im März 2011 durch die Genehmigung im Nationalrat. Auch die SBB und die Mitarbeitenden sind an der Sanierung beteiligt. Seit 1999 hat das Unternehmen CHF 2,64 Mia. und haben die Arbeitnehmer CHF 502 Mio. für die Sanierung aufgebracht. Allein 2011 belief sich der Betrag von Versicherten und Arbeitgeberin auf CHF 90 Mio.

Die Sanierung der PK muss konsequent weitergeführt werden. Im Interesse einer nachhaltigen Finanzierung wurde im Berichtsjahr zudem entschieden, die technischen Grundlagen der steigenden Lebenserwartung und den tiefen Zinsen anzupassen. Als eine der ersten Pensionskassen senkt sie darum den technischen Zins per 1. Oktober 2012 von 3,5 auf 3 Prozent und den Umwandlungssatz von 6,515 auf 5,848 Prozent. Diese Massnahmen sind für die Versicherten mit Leistungskürzungen verbunden. Die Folgen für die aktiven Versicherten mildert eine einmalige Altersgutschrift. Zudem hat die SBB mit den Sozialpartnern vereinbart, dass der Leistungsabbau nachhaltig abgefedert wird: Per 1. Oktober 2012 erhöht die SBB ihre Sparbeiträge als Arbeitgeberin zugunsten aller Versicherten um 2 Prozent.

mals eine Frau Mitglied der Konzernleitung. 2011 wurden sieben Frauen für Funktionen im Topmanagement gewonnen. Dadurch stieg der Anteil von 11,4 auf 14,9 Prozent an. Eine Checkliste stellt sicher, dass das Management Development gendergerecht umgesetzt wird. Über ein Mentoringprogramm werden potenzielle Kaderfrauen zudem gezielt gefördert und unterstützt.

Am «SBB Ladies' Day» brachte das Unternehmen Interessierten die verschiedenen Quereinstiegsmöglichkeiten bei der SBB näher. Dass der Beruf des Lokführers keine reine Männerdomäne ist, belegt das Jubiläum «20 Jahre Lokführerinnen bei der SBB», das im November gefeiert wurde. Dazu erschien auch ein Buch mit dem Titel «Weichenstellung Zukunft», in dem 14 Pionierinnen erzählen, wie sie den Einstieg in die SBB Berufe erlebten, die zuvor Männern vorbehalten gewesen waren. Aktuell sind 71 Lokführerinnen bei der SBB beschäftigt.

Beruf und Privates vereinen.

Die SBB fördert auch die Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf. Weil am Arbeitsmarkt das Bedürfnis nach Teilzeitstellen wächst und die SBB beispielsweise mehr Lokpersonal benötigt, hat im August 2011 in Zürich Altstetten eine neue Ausbildungs-klasse für Lokführerinnen und Lokführer im 60-Prozent-Pensum begonnen. Die Ausbildung dauert ein halbes Jahr länger als die üblichen zwölf Monate. Inhalt und Anforderungen bleiben jedoch identisch. Danach bietet die SBB dem Junglokpersonal eine Anstellung von 50 bis 80 Prozent an. Aktuell arbeiten rund 400 der 2451 Lokführerinnen und Lokführer des Personenverkehrs in Teilzeit, die meisten zwischen 80 und 90 Prozent.

Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie beteiligt sich die SBB beratend und finanziell an der Kinderbetreuung. 2011 bekamen 366 (2010: 327) Mitarbeitende finanzielle Unterstützung, 75 Kinder fanden in von der SBB angebotenen Krippenplätzen eine Betreuung.

Die SBB setzt sich auch für moderne Arbeitsformen ein, dank denen die Arbeit und die familiären Aufgaben besser vereinbart werden können. Die Möglichkeit, zu Hause zu arbeiten, ist dabei ein wichtiger Lösungsansatz. Die SBB war Trägerin des nationalen «Home Office Day 2011».

Steigende Anforderungen ans Personalmarketing.

Durch den Mangel an qualifizierten Fachkräften wird Personalmarketing zusehends wichtiger. Aber auch die Altersstruktur der SBB birgt Herausforderungen. In den nächsten 15 Jahren

werden rund 35 Prozent der Mitarbeitenden die SBB altershalber verlassen. Um diese zu ersetzen, müssen rund 9000 neue Mitarbeitende rekrutiert werden. Die SBB verfolgt seit 2009 eine entsprechende Personalmarketingstrategie.

Neue Wege ist die SBB im Berichtsjahr bei der Berufswerbung gegangen. Um 200 neue Reisezugbegleiter zu rekrutieren, setzte sie ein Jobvideo ein. SBB Cargo tut das Gleiche für die Grundberufe in der Produktion – auch auf «YouTube». Im Bereich Hochschulmarketing war die SBB 2011 an vorwiegend nationalen Veranstaltungen präsent. Gemäss dem Universum Professional Survey ist die Beliebtheit der SBB vor allem bei Ingenieuren nach wie vor hoch. Dort hat sich die SBB gegenüber dem Vorjahr vom dritten auf den zweiten Rang verbessert.

Bildung wird zum strategischen Erfolgsfaktor.

Die berufliche Grundbildung im SBB Konzern umfasst rund 20 Berufslehren. Von insgesamt 1300 SBB Lernenden pro Jahr absolvieren rund die Hälfte eine kaufmännische Berufslehre (inkl. Berufsmaturapraktikum). Rund 700 Berufs- und Praxisausbilder/innen beraten, betreuen und beurteilen die Lernenden im Lern- und Arbeitsalltag: Auch 2011 war die Lehrabschlussquote mit 97,3 Prozent überdurchschnittlich hoch und die Lehrabbruchquote mit 4,3 Prozent tief.

Die SBB fördert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

Die Berufsbildung der SBB wird in Zusammenarbeit mit dem Ausbildungspartner «login» durchgeführt. Die strategischen, organisatorischen und marketingspezifischen Voraussetzungen für eine bedarfsorientierte Steuerung der Berufsbildung wurden in den vergangenen zwei Jahren weiterentwickelt: Leitbild, Qualitätsverständnis, Kennzahlensystem, Organisations- und Ansprechpersonenmodell sind anlässlich eines 2011 erstmals durchgeführten Berufsbildungs-events von rund 400 Berufs- und Praxisausbildnern diskutiert worden.

Im Bereich der Weiterbildung hat die SBB im Berichtsjahr 215 Seminare zu Führung, Projektmanagement, Kommunikation, Persönlichkeit, Ausbildung und Management durchgeführt.

Die Führungsgrundsätze.

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.
- 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 zur Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Schweiz.

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 (KVP).
- Wir pflegen einen respektvollen, professionellen und fairen Umgang miteinander, getragen von gegenseitiger Wertschätzung.
- Wir kommunizieren zeitnah und verständlich.

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.

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 nutzen unser Erfahrungswissen, teilen es miteinander und schaffen dadurch neues, wertbringendes Know-how.

18 Mitarbeitende nahmen ein Traineeprogramm in Angriff, 89 Nachwuchskader starteten das Talentprogramm und 22 Karrieremitarbeitende absolvierten das SBB General-Management-Programm.

Kontinuierliche Verbesserung.

Die SBB sieht sich als lernende Organisation, die sich stets verbessert und effizienter wird. Deshalb wurde im Berichtsjahr der sogenannte Kontinuierliche Verbesserungsprozess (KVP) im Unternehmen weiter verankert. Ausdruck davon sind die 2011 erstmals verliehenen «KVP-Awards», mit denen herausragende Verbesserungsleistungen honoriert werden. So gelang es etwa einem Team der Division Güterverkehr, den Leistungseinkauf zu reduzieren. Ein Team von Personenverkehr steigerte den Verkauf des Halbtax-Visa-Abonnements. Ein Team von Infrastruktur optimierte den Kabelaustausch im Geschäftsreich Instandhaltung.

Die SBB sieht sich als lernende Organisation, die laufend besser und effizienter wird.

Die SBB investiert in die Arbeitsmarktfähigkeit ihrer Mitarbeitenden.

Die SBB hat gegenüber ihren Mitarbeitenden eine grosse soziale Verantwortung und nimmt diese auch wahr. Sie entlässt gemäss GAV niemanden aus wirtschaftlichen Gründen, sondern unterstützt betroffene Mitarbeitende über das Arbeitsmarktcenter (AMC). Im Bereich der beruflichen Neuorientierung war die SBB 2011 vermehrt in der Prävention aktiv und fand frühzeitige Lösungen. Als Pilot hat die SBB im Rahmen der Reorganisation bei Cargo Erfahrungen mit dem Instrument einer «Jobbörse» gesammelt. Die «Jobbörse» hat sich bewährt und dazu beigetragen, dass mehr Mitarbeitende weitervermittelt werden konnten.

Nebst der Begleitung der stellenlosen Mitarbeitenden bietet das Arbeitsmarktcenter seit dem 1. Januar 2011 eine breiter gefächerte Angebotspalette an. Dazu gehören Angebote zur beruflichen Standortbestimmung, Checks zur Arbeitsmarktfähigkeit für über 40-Jährige Mitarbeitende sowie Laufbahn- und Bildungsberatung und Newplacement-Dienstleistungen. Die SBB will zudem die Zahl der Reintegrationsstellen bei «anyway-so-

lutions» von 60 auf maximal 120 verdoppeln und in den Divisionen 100 zusätzliche Nischenarbeitsplätze schaffen. Bei «anyway-solutions» sind Mitarbeitende angestellt, die aufgrund ihres Alters oder gesundheitlicher Einschränkungen nicht mehr in ihrer ursprünglichen Position arbeiten können. In ihrer neuen Tätigkeit werden sie unter anderem für die Textilreinigung oder Sattlerarbeiten eingesetzt – und bleiben der SBB als Mitarbeitende erhalten.

Im Rahmen von «Jobin», dem Programm für stellenlose Lehrabgänger, bot die SBB 2011 insgesamt 50 bezahlte Praktikplätze von bis zu einem Jahr an. 23 junge Erwachsene nutzten diese Chance, 12 von ihnen fanden inzwischen eine neue Stelle. Mit ihren Anstrengungen leistet die SBB ihren Beitrag an die Gesellschaft und nimmt ihre Verantwortung wahr.

Gesundheitsstrategie.

Seit 2007 betreibt die SBB konzernweit ein Betriebliches Case Management, das jährlich rund 1000 Mitarbeitende mit langen unfall- oder krankheitsbedingten Abwesenheiten intensiv betreut. Von diesen führt die SBB über 60 Prozent in ihre angestammte oder in eine neue, angepasste Tätigkeit zurück. 2009 hat die SBB das betriebliche Gesundheitsmanagement zentralisiert und 2010 eine konzernweite Gesundheitsstrategie verabschiedet. Darüber hinaus will die SBB die physische und psychische Gesundheit ihrer Mitarbeitenden erhalten und fördern. Mit Aktionen wie dem Firmenlauf oder «Bike-to-work» unterstützt die SBB sportliche Tätigkeiten ihrer Mitarbeitenden. Im Rahmen von «Benefit», der Plattform Mitarbeiterangebote, offeriert die SBB Vergünstigungen für Sport- und Wellnessangebote oder Ernährungskurse. Wie im Vorjahr fehlten die Mitarbeitenden aufgrund von Krankheit und Unfall durchschnittlich 11 Kalendertage. 2001 waren es noch 16,9 Kalendertage gewesen.

Bis Ende 2011 haben über 3000 Führungskräfte der SBB eine Schulung zu Führung und Gesundheit sowie zum Präsenzmanagement durchlaufen. Die Vorgesetzten lernten darin, Belastungen und Ressourcen ihrer Mitarbeitenden zu erkennen, um rechtzeitig reagieren zu können. Auch vorbeugendes Führungsverhalten wie etwa Wertschätzung und Anerkennung gegenüber Mitarbeitenden waren Bestandteile dieser Schulung. Im Bereich der psychischen Gesundheit bietet die SBB Mitarbeitenden, die von einem traumatisierenden Ereignis betroffen sind, eine Nachbetreuung an. Genutzt wird das Angebot primär von Lokführenden, die beispielsweise mit Suizidfällen konfrontiert wurden.

Sozialberatung.

Die SBB berät ihre Mitarbeitenden, und seit 2011 auch die Pensionierten, zudem in sozialen Fragen. Neben der Einzelberatung engagiert sich die Sozialberatung in den Führungsschulungen. Sie führt auch Seminare zur Vorbereitung auf die Pensionierung sowie Kurse zum persönlichen Umgang mit Geld durch. Im Berichtsjahr hat die Sozialberatung erstmals einen Präventionsanlass zum Thema Alkohol durchgeführt. Dass Mitarbeitende ihre Arbeit unter Einfluss von Alkohol oder Drogen verrichten, duldet die SBB nicht. Sie lässt aber Menschen mit Suchtproblemen nicht im Stich, sondern bietet ihnen Unterstützung an.

Die Stiftung Personalfonds der SBB unterstützt Mitarbeitende in finanziellen Engpässen und bei hohen Gesundheitskosten, verbilligt Ferien und vergibt Stipendien. Die Stiftung erbrachte 2011 Leistungen in der Höhe von insgesamt CHF 531 000 und vergab Darlehen in der Höhe von CHF 256 000. Neu wird den Mitarbeitenden und Pensionierten ein Rabatt von 20 Prozent auf das gesamte Ferienangebot der Schweizer Reisekasse Reka gewährt.

Seit 2010 betreut die SBB die Pensionierten aktiv. Nebst der Fachstelle für Auskünfte und der Gratiszustellung der SBB Zeitung sind besonders die jährlichen Pensioniertenanlässe beliebt. 3500 der insgesamt 17 500 Pensionierten haben 2011 an sieben Anlässen teilgenommen.

Für die Schweiz

Mehrwert für die Wirtschaft.

Die SBB trägt entscheidend zum Erfolg der Schweizer Volkswirtschaft bei. Ihr leistungsfähiges Schienennetz und ihre zuverlässigen Transportleistungen ermöglichen ein hohes Mass an Mobilität und garantieren internationale Wettbewerbsfähigkeit. Davon profitieren die Wirtschaft und der Tourismus. Die SBB ist aber auch viertgrösste Arbeitgeberin und wichtige Auftraggeberin. 2011 gingen Aufträge in der Höhe von knapp CHF 4 Mia. an Dritte. Als Unternehmen, das sich der Nachhaltigkeit verpflichtet hat, verfolgt die SBB eine verantwortungsvolle Einkaufspolitik.

In internationalen Vergleichen belegen die Schweiz und ihre Städte aufgrund ihrer hohen Lebens- und Standortqualität regelmässig Spitzenplätze. Nicht umsonst hat das World Economic Forum (WEF) die Schweiz 2011 zum dritten Mal in Folge zum «wettbewerbsfähigsten Land» der Welt erkoren. In diesem Global Competitiveness Index wurde der Infrastruktur und insbesondere der Bahninfrastruktur die Bestnote erteilt. Und der Bundesrat hielt 2010 in seinem Bericht zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» fest: «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturnetze wird tendenziell unterschätzt. ... Vor allem aber sind die Infrastrukturnetze eine notwendige Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität und gesellschaftliche Wohlfahrt; leistungsfähige und zuverlässige Infrastrukturnetze bilden eine unverzichtbare Lebensgrundlage.» Die SBB ist als Infrastrukturbetreiberin stolz, auch im letzten Jahr ihren Beitrag an diese guten Resultate geleistet zu haben.

Die Schweizer Wirtschaft zählt auf eine leistungsfähige und erfolgreiche SBB. Seit je ist ihr wirtschaftlicher Erfolg mit der Entwicklung der Eisenbahn verknüpft. Die Bahn hat in ihrer über 160-jährigen Geschichte das Land über seine geografischen und sprachlichen Grenzen hinweg zusammengebracht. Heute ermöglicht die Bahn ein nie dagewesenes Mass an Mobilität. Die SBB hat 2011 über 977 000 Personen und 195 000 Tonnen Güter pro Tag befördert.

Wichtige Auftraggeberin im Schweizer Markt.

Die SBB ist vor allem als Auftraggeberin eine wichtige Treiberin der Schweizer Volkswirtschaft. Im Berichtsjahr vergab sie Aufträge in der Höhe von CHF 3,98 Mia. an Dritte. CHF 3,46 Mia. oder 87 Prozent davon gingen an Unternehmen in der Schweiz. Insgesamt 16 600 Lieferanten führten im letzten Jahr Aufträge für die SBB aus. 93 Prozent dieser Lieferanten hatten ihren Geschäftssitz in der Schweiz. Die grosse Zahl der Lieferanten zeigt auch, dass nicht nur die grossen Unternehmen von der SBB Aufträge erhalten. Viele Firmen sind im Bereich der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) anzusiedeln.

Vom Gesamtauftragsvolumen von CHF 3,98 Mia. floss das meiste Geld in die Baubranche (CHF 1,50 Mia.). Auf die Betriebsmittel, Verbrauchsgüter und allgemeine Dienstleistungen entfielen CHF 0,92 Mia. und aufs Rollmaterial CHF 0,64 Mia.

Faire und verantwortungsvolle Einkaufspolitik.

Die Qualität der Zulieferer ist ein wichtiges Standbein des SBB Erfolgs. Aus diesem Grund legt sie grossen Wert auf die Beziehung zu den Lieferanten. Dabei setzt sie auf moderne

Partnerschaftsmodelle. Sie erwartet von den Lieferanten, dass diese frühzeitig auf allfällige Probleme aufmerksam machen und von sich aus gute Lösungen entwickeln und präsentieren. Im Gegenzug bietet die SBB langfristig ausgelegte Partnerschaften, welche diesen Unternehmen Planungssicherheit ermöglichen und Verlässlichkeit garantieren. Nach 2009 fand im letzten Jahr zum zweiten Mal der SBB Lieferantentag statt. Lieferanten mit aussergewöhnlichen Leistungen wurden dabei ausgezeichnet.

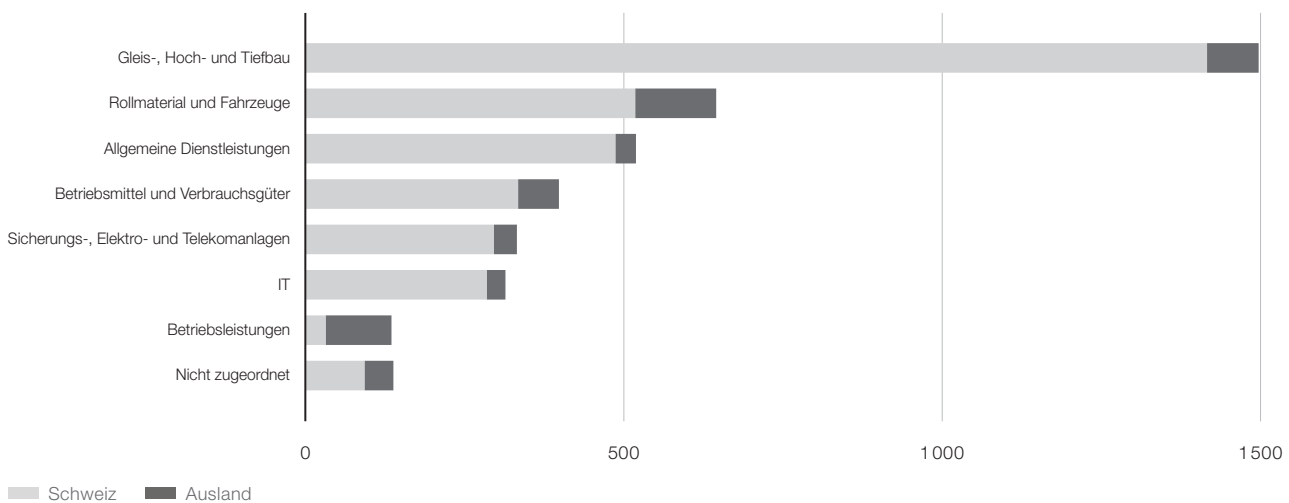
Einkaufspolitik und Beschaffungsgrundsätze sind Teile einer verantwortungsvollen Unternehmenspolitik. Die SBB folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens (BoeB/VoeB), behandelt alle Anbieter und Lieferanten gleich und sorgt für transparente und faire Verfahren. Soweit die SBB dem Beschaffungsrecht unterstellt ist, werden Aufträge über den gesetzlichen Schwellenwerten öffentlich ausgeschrieben. Die Auftragsvergabe erfolgt nach transparentem und nachvollziehbarem Massstab im Rahmen strukturierter Evaluationsprozesse. Zentrales Vergabekriterium ist die Gesamtwirtschaftlichkeit des Angebots.

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 und des Standards SA 8000. Dazu gehören die Einhaltung des Mindestalters, das Verbot von Kinderarbeit sowie die Abschaffung von Zwangsarbeit. 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. Seit Oktober 2011 ist die SBB Vollmitglied der Foreign Trade Association (FTA). Bereits seit 2007 ist die SBB auch im Ausschuss der Business Social Compliance Initiative (BSCI) vertreten. Diese Initiative setzt sich vor allem für faire Arbeitsbedingungen in der Kleiderindustrie ein und erarbeitet weltweit gültige Standards für nachhaltige Produktionsbedingungen.

Die SBB als Auftraggeberin 2011

Einkaufsvolumen in Mio. CHF



Die SBB hat 2011 begonnen, ihre Einkaufs- und Beschaffungspolitik strategisch noch nachhaltiger auszugestalten. Mit der Definition konkreter Anforderungen und Kriterien an ihre Lieferanten zur ökologischen, sozialen und ökonomischen Verantwortung unterstreicht die SBB ihren Grundsatz einer nachhaltigen Unternehmensführung. So ist geplant, 2012 einen Supplier Code of Conduct zu verabschieden und die Einkaufspolitik um zusätzliche ökologische und soziale Nachhaltigkeitsaspekte zu erweitern.

Viertgrösste Arbeitgeberin des Landes.

Als viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz leistet die SBB einen weiteren wichtigen Beitrag an die Volkswirtschaft. 2011 garantierte die SBB knapp 28 600 Mitarbeitenden und ihren Familien ein Einkommen – und dies in allen Regionen der Schweiz. Insgesamt zahlte sie Löhne im Umfang von über CHF 3,5 Mia. aus. Ein Teil dieses Geldes fliesst wieder in den Wirtschaftskreislauf. Mit ihrer Geschäftstätigkeit schafft die SBB neben ihren rund 28 600 Arbeitsplätzen laut Schätzungen des Forschungs- und Beratungsunternehmens Infras von 2008 zusätzliche 110 000 Arbeitsplätze in weiteren Unternehmen. Insgesamt beläuft sich der Beschäftigungseffekt demnach auf gut 138 000 Menschen.

Bahn fördert die Freizeit und den Tourismus.

Die SBB ist als Infrastrukturbetreiberin und Transportunternehmen ein wichtiger Pfeiler in der Wertschöpfungskette des Reise- und Tourismuslandes Schweiz. Einheimische Kunden und internationale Gäste schätzen das Bahnangebot in der Schweiz, welches die Sommer- und Wintersportdestinationen komfortabel erschliesst. Für viele Gäste aus dem Ausland beginnen Ferien in der Schweiz mit der Reise im Zug – entweder am Flughafen oder an den Grenzbahnhöfen. Die SBB selber gehört mit zu den touristischen Attraktionen dieses Landes.

Auch für die Reise zu Sport- und Kulturveranstaltungen wählen die Besucherinnen und Besucher immer öfter die Bahn. 2011 gab es kaum einen Grossanlass, den die SBB nicht mit Sonderzügen bediente. 2011 profitierten mehr als 1,5 Mio. Kundinnen und Kunden von den RailAway-Angeboten der SBB. Damit wurde das Ziel um fünf Prozent übertroffen.

Positives Image im In- und Ausland.

Nicht in Zahlen messbar ist der Beitrag der SBB an das Image und die Positionierung der Schweiz im Ausland: Die SBB wird wie das ganze Land mit Attributen wie «sicher», «sauber» und

«zuverlässig» assoziiert. So berichtete zum Beispiel der US-Nachrichtensender CNN im November 2011 in einer mehrteiligen Serie über die SBB und stellte fest: «Swiss trains run like clockwork» – «Die Schweizer Züge fahren wie ein Uhrwerk.»

Die grosse Bedeutung der SBB für die Standortattraktivität zeigt sich auch in den urbanen Zentren der Schweiz. Die Nähe zum Hauptbahnhof ist namentlich für Ladengeschäfte und Gastronomiebetriebe ein entscheidender Erfolgsfaktor. Dasselbe gilt auf dem Arbeitsmarkt für Unternehmen, die ihren Mitarbeitenden Büroplätze an zentraler Lage anbieten können. Gleichzeitig sind die Bahnhöfe und die umliegenden Areale wie die Zürcher Europaallee nicht nur für die SBB, sondern ebenso für die Standortgemeinden imageprägende Visitenkarten. Entsprechend pflegt und entwickelt die SBB diese Standorte. Die RailCity-Bahnhöfe der SBB bieten sich als moderne, attraktive Einkaufs- und Dienstleistungszentren an.

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 Prozent. In den acht Vergleichsgemeinden war das Wachstum in demselben Zeitraum mit durchschnittlich 2,1 Prozent 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 SBB wird in den kommenden Jahren die Regionen in der Schweiz noch näher zusammenbringen. Infrastruktur-Generationenprojekte wie etwa die Zürcher Durchmesserlinie, der Gotthard- und der Ceneri-Basistunnel sowie im Raum Genf die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), aber auch zahlreiche S-Bahn-Ausbauten werden die Standortattraktivität der Städte und Gemeinden weiter erhöhen.

SBB ist effizient unterwegs.

Beschränkte öffentliche Mittel, wachsende Mobilität und höhere Ansprüche der Reisenden stellen die Schweiz in den nächsten Jahren vor grosse Herausforderungen bei Unterhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Umso wichtiger ist es, dass die Bahnen effizient unterwegs sind.

Vor diesem Hintergrund hat das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO eine Studie beim Beratungsunternehmen Polynomics in Auftrag gegeben. Auf der Basis der Internationalen Verkehrstatistik 2004 und 2009 der UIC hat Polynomics die Effizienz von europäischen Bahnunternehmen miteinander verglichen.

Die Studienergebnisse von 2011 belegen, dass die SBB im internationalen Vergleich nicht nur zu den leistungsfähigsten, sondern auch zu den produktivsten Bahnen gehört. Die Messung von Output im Verhältnis zu verschiedenen Inputgrössen zeigt, dass die SBB bei der technischen Effizienz in beiden Jahren zu den Besten gehörte. Punkto Kosteneffizienz lag die SBB 2004 nur im Mittelfeld. In der Periode von 2004 bis 2009 hat die SBB ihre Kosteneffizienz jedoch überdurchschnittlich gesteigert.

Für die Sicherheit Steigerung auf hohem Niveau.

Die Sicherheit von Kunden und Mitarbeitenden ist ein Kernanliegen der SBB. Auch 2011 blieb die SBB von Zugunfällen mit Todesopfern verschont. Es war bereits das achte Betriebsjahr in Folge ohne schwere Zusammenstösse und Entgleisungen. Die Zahl der mittelschweren Zusammenstösse lag deutlich tiefer als im Vorjahr. Insgesamt wurde die Sicherheit auf hohem Niveau gesteigert. Allerdings zeigen die geschehenen Unfälle, dass die SBB die Anstrengungen in der Sicherheit unvermindert weiterführen muss. Im Zentrum steht dabei die Weiterentwicklung der konzernweiten Sicherheitskultur.

Gemäss den Vorgaben des Bundes wurden 2011 insgesamt 12 Zusammenstösse und Anpralle von Zügen mit mittlerem oder grossem Ausmasspotenzial registriert. Das sind deutlich weniger als im Vorjahr (23). Auf eine Million Trassenkilometer kam es somit zu 0,07 Ereignissen. Dieser Wert ist besser als der Durchschnitt der letzten vier Jahre (0,13). Auch 2011 blieb die Zahl dieser Ereignisse klar unter der Vorgabe des Bundes von maximal 0,19 Ereignissen pro Million Trassenkilometer.

- In zwei Fällen lag der Grund für die Zugkollision in der Missachtung eines Haltesignals. In Döttingen kollidierte eine abfahrende S-Bahn-Komposition mit einer Lokomotive eines Güterzuges. Der Steuerwagen der S-Bahn entgleiste dabei. Mehrere Personen wurden leicht verletzt. Es entstand erheblicher Sachschaden. In Olten kollidierten zwei Regionalzüge seitlich, die Züge entgleisten. Beide Lokführer und eine Reisende wurden leicht verletzt. Es entstand erheblicher Sachschaden.
- In einem Fall entlief eine ungesicherte Lok auf einem Rangierbahnhof und kollidierte mit einem ausfahrenden Güterzug.
- In sieben Fällen verursachten Strassenverkehrsteilnehmer die Kollision. Drei davon ereigneten sich an Bahnübergängen. Bei den übrigen vier Zusammenstössen waren die Ursachen drei Autos im Gleisbereich, davon zwei nach Strassenunfällen, sowie ein Lieferwagen auf einem Perron, welcher ins Gleis ragte.
- In zwei weiteren Fällen gab es Anpralle an Hindernisse auf dem Gleis wie etwa ein Felsbrocken nach einem Stein Schlag.

Nicht eingerechnet sind Bagatellkollisionen von Zügen mit kleineren Gegenständen und geringem Risikopotenzial, etwa im Schienenbereich liegende Velos oder Einkaufswagen. Rechnet man die Bagatellfälle dazu, ergaben sich 2011 durchschnittlich 1,52 Zusammenstösse pro Million Trassenkilometer (2010: 1,38).

2011 ereignete sich nur eine Zugentgleisung. Es blieb bei geringen Sachschäden. 2010 waren es drei gewesen. Dies entspricht 0,01 Entgleisungen pro Million Trassenkilometer. Auch dieser Wert liegt deutlich unter der vom Bund festgesetzten Maximalvorgabe von 0,05. Der betreffende Durchschnittswert über die letzten vier Jahre beträgt 0,02.

Am 9. Juni geriet im Simplontunnel ein mit Stahl-, Keramik- und Haushaltsprodukten beladener Güterzug der BLS Cargo in Brand. Es entstand grosser Sachschaden an Fahrzeugen und Infrastruktur. Verletzt wurde niemand. Der betroffene Tunnel-

abschnitt blieb anschliessend während rund fünf Monaten für die Instandsetzungsarbeiten gesperrt. Die Brandursache ist noch Gegenstand von Abklärungen der Untersuchungsbehörden. Dank hervorragend aufgestellten und organisierten Interventionskräften wurde grösserer Schaden verhindert. Der Brand verdeutlicht, dass sich die Anstrengungen der SBB in den letzten Jahren zur Verbesserung der Sicherheit in den Eisenbahntunnels lohnen.

Rückgang auch bei den Personunfällen.

Die Zahl der Personunfälle mit fahrenden Zügen, bei denen Reisende oder Personen in Bahnhöfen und an Haltestellen betroffen waren, liegt mit drei Fällen (alle ohne Todesfolge) tiefer als im Vorjahr (sieben). Technische Massnahmen an älterem Rollmaterial, bauliche und organisatorische Vorkehrungen an Bahnhöfen sowie Informationskampagnen an Schulen zeigen Wirkung.

An Orten, wo Personen häufig unerlaubt Gleise überschreiten, wurde zudem die Präsenz von Transportpolizei und Sicherheitsdiensten verstärkt. Trotz dieser Massnahmen ist immer auch Selbstverantwortung gefragt. Angesichts der Zunahme wartender Reisender auf den Bahnhöfen, des Mehrverkehrs und immer schnellerer und leiserer Züge, sind weitere bauliche Massnahmen aufgrund enger Platzverhältnisse begrenzt. Die Zahl der auf dem SBB Netz verübten Suizide und Suizidversuche bewegte sich mit 166 Fällen leicht über dem Durchschnitt der Vorjahre (2007–2010: 151).

Weniger Unfälle an Bahnübergängen.

Der Bund verlangt, dass bis Ende 2014 alle unbewachten Bahnübergänge auf dem SBB Netz gesichert oder aufgehoben werden. In über 2800 Fällen hat die SBB diese Sanierungsarbeiten bereits realisieren können. 2011 wurden weitere 20 zuvor unbewachte Bahnübergänge saniert. Derzeit müssen noch 45 Bahnübergänge saniert werden.

Die Zahl der Unfälle an Bahnübergängen hat sich gegenüber dem Vorjahr von 16 auf 14 Unfälle verringert. Beinahe die Hälfte davon ereignete sich auf der Seetallinie zwischen Luzern und Lenzburg.

Acht Unglücke ereigneten sich an unbewachten Bahnübergängen (fünf davon bei Rangierbewegungen), die nur mit einem Andreaskreuz ausgerüstet waren. Sechs Unfälle gab es an gesicherten Bahnübergängen und waren auf das Fehlverhalten von Strassenverkehrsteilnehmern zurückzuführen. In einem Fall

Eisenbahnbetriebsunfälle

Anzahl Eisenbahnbetriebsunfälle aus Sicht der Infrastrukturbetreiberin



fuhr ein Autolenker trotz Schranke direkt in den vorbeifahrenden Zug und kam dabei ums Leben. Bei zwei weiteren Unfällen wurde je ein Verkehrsteilnehmer verletzt.

Sichere Gefahrguttransporte auf der Bahn.

Trotz zunehmendem Transport von gefährlichen Gütern (z. B. Mineralölprodukte) konnten die Risiken in den letzten Jahren deutlich gesenkt werden. Die SBB kann die strengen, durch den Bund vorgegebenen Sicherheitsziele gut einhalten. Es bestehen heute keine Streckenabschnitte mit nicht tragbaren Risiken mehr. Erreicht werden konnten die Fortschritte einerseits durch umfangreiche Massnahmen an der Bahninfrastruktur. Andererseits wurden beim Rollmaterial Verbesserungen umgesetzt. So wird dank technischer Neuerungen an Kesselwagen für Chlortransporte das Risiko verringert, dass bei Unfällen Gas austreten kann.

Die Sicherheitskultur der SBB.

Sicherheit bei der SBB: Darauf verlassen sich unsere Kundinnen und Kunden. Und darauf verlassen sich auch alle Mitarbeitenden. Es ist eine der grossen Aufgaben der SBB und ihrer Mitarbeitenden, gemeinsam das hohe Sicherheitsniveau dauerhaft aufrechtzuerhalten. Eine einheitliche und über alle Geschäftsbereiche gelebte Sicherheitskultur steht dabei im Zentrum.

Mit dem Sicherheitsprogramm «Stop Risk» hat die SBB in den vergangenen Jahren erfreuliche Fortschritte erzielt. Die Mitarbeitenden wurden auf allen Stufen dabei unterstützt, Risiken zu erkennen und die nötigen Massnahmen zu treffen. Im Mittelpunkt des Programms stand die Eigenverantwortung, mit der Botschaft: Jeder und jede ist für seine und ihre Sicherheit selbst verantwortlich.

Darauf aufbauend folgte die Kampagne: «Gemeinsam sicher – zusammen schaffen wir Sicherheit». Dafür braucht es Transparenz. Es braucht auch den Mut und das Vertrauen jedes Einzelnen, auch über unsichere Handlungen und über Fehler offen zu sprechen. Denn in einem so komplexen System wie der Bahn sind Fehler nie ganz vermeidbar. Die SBB will aus jedem einzelnen Fehler lernen und gemeinsam mit ihren Mitarbeitenden immer besser werden.

Eine sichere SBB: Darauf verlassen sich die Kundinnen und Kunden.

In sogenannten «Sicherheitswerkstätten» erarbeiten Vorgesetzte mit ihren Mitarbeitenden Sicherheitsthemen. Die Teams hinterfragen ihre eigene Sicherheitssituation und ihr Verhalten, stellen fest, wo Verbesserungsbedarf besteht, und erarbeiten konkrete Massnahmen. Bis Ende 2011 wurden im ganzen Unternehmen über alle Hierarchiestufen hinweg insgesamt 5000 solcher «Sicherheitswerkstätten» durchgeführt.

Ein weiterentwickelter Melde- und Feedbackprozess erlaubt es den Mitarbeitenden, sicherheitsrelevante Mängel zu melden. Die betroffenen Vorgesetzten sind in der Pflicht, eine Antwort auf die vorgebrachten Hinweise und Vorschläge zu geben.

Diese und weitere umfangreiche Massnahmen in der Betriebssicherheit, verbunden mit dem sukzessiven Ausbau eines integralen Sicherheitsmanagementsystems, sind die Basis des heute hohen Sicherheitslevels der SBB. Und sie sind die Grundlage dafür, dass sich Kundinnen und Kunden weiterhin wohl fühlen.

Schutz von Fahrgästen und Personal.

Zu den Hauptaufgaben der Security bei der SBB gehört der Schutz von Fahrgästen und Mitarbeitenden vor Gewalt und Aggressionen. Ziel ist es auch, Anlagen und Immobilien zu schützen. Im Jahr 2011 ist es wiederholt zu gewalttätigen Auseinandersetzungen am Rande von Sportveranstaltungen gekommen. Negative Höhepunkte waren dabei der gewalttätige Angriff einer Fangruppierung auf Angehörige der Transportpolizei sowie Zwi-

schenfälle rund um den Fussballcupfinal. Auf der Reise nach Basel warfen gewaltbereite Fans an verschiedenen Bahnhöfen Flaschen aus dem fahrenden Zug und zündeten Feuerwerk. Dabei wurden Personen auf dem Perron verletzt. Wiederholt wurden auch Passagiere in regulären Zügen von Fans angepöbelt und sogar aus dem Wagen vertrieben. In einem Fall wurde auch ein Lokführer angegriffen. Weiterhin Probleme bereiteten der SBB Auseinandersetzungen zwischen rivalisierenden Ju-

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. Die vom Verwaltungsrat verabschiedete Risk Policy der SBB legt seitdem die Grundlage für ein konzernweites durchgängiges Risk-Management-System.

Das Risk-Management-System auf Stufe Konzern baut auf die Risk Systeme der Divisionen und der Fachfunktionen auf und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Folgende Grundsätze kennzeichnen das Risikomanagement der SBB:

- «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» in den Divisionen und Fachfunktionen unterstützen die «Risk Owner» methodisch und prozessual. Die Risk Manager werden durch das im Finanzbereich angesiedelte Corporate Risk Management fachlich geführt.
- Die «Risk Reports» aus den Divisionen und Fachfunktionen werden auf Stufe Konzern durch das Corporate Risk Management zu einer Konzernrisikosicht verdichtet. Ergänzend dazu dienen strukturierte Interviews mit Fachexperten, allen Mitgliedern der erweiterten Konzernleitung und der internen Revision sowie eine vertiefte Diskussion in der Konzernleitung. Diese fand im Jahr 2011 erstmals im Rahmen einer ganztägigen Konzernleitungsklausur statt. Auf dieser Basis wird der «Corporate Risk Report» erstellt.
- Die Mitglieder der erweiterten Konzernleitung steuern 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 zuhanden des Verwaltungsrates vor.
- Der Verwaltungsrat und der 2010 geschaffene Risikoausschuss befassen sich mit der Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie mit der Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk-Management-Grundsätze und -Aktivitäten. Der Risikoausschuss tagt in der Regel zweimal pro Jahr und bereitet die Behandlung des Corporate Risk Reports sowie des Massnahmen-Controllings im Verwaltungsrat vor.

gendgangs sowie Gewaltausbrüche im Zusammenhang mit übermässigem Alkohol- und Drogenkonsum.

Die Zahl der Tötlichkeiten gegen das gesamte Personal der SBB ist 2011 rückläufig gewesen (-9 Prozent). Dagegen ist die Zahl der Übergriffe auf das Zugpersonal (+19 Fälle) gestiegen. Bemerkenswert ist dabei die wachsende Gewaltbereitschaft. Die Angriffe auf wehrlose Personen haben an Intensität zugenommen, insbesondere durch den Einsatz von Waffen und gefährlichen Gegenständen.

Der bewährte Massnahmenverbund mit Transportpolizei, privaten Sicherheitsdiensten, Videoüberwachung und dem Gewaltpräventionsprogramm «RailFair» wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt und wird auch künftig ständig den laufenden Entwicklungen angepasst. 2011 wurden unter anderem folgende Massnahmen zur weiteren Verbesserung der Security des Zug- und Lokpersonals umgesetzt:

- Laufende Anpassungen der Einsatztaktik der Transportpolizei, u. a. auch in Zusammenarbeit mit der Militärpolizei in Zügen mit Angehörigen der Armee
- Einbezug des Lokpersonals in die Absprachen mit dem Zugpersonal
- Ausbau der Leistungen durch die Präventionsassistenten und deren Umwandlung zur SBB Sicherheit
- Weiterführung sowie laufende Anpassung der integralen Doppelbegleitung der kritischen Frühzüge und die Begleitung dieser durch Personal der Securitas AG.

Pilotversuch mit Fanzug.

Die SBB und der BSC Young Boys gehen neue Wege, um die negativen Begleiterscheinungen im Zusammenhang mit Sportveranstaltungen zu beseitigen. Im Rahmen eines Pilotprojekts übernimmt der Berner Fussballverein mithilfe der Fanorganisationen die Verantwortung für die Sicherheit und für die Sauberkeit in den Fanzügen zu den YB-Auswärtsspielen. Die SBB verspricht sich vom neuen Modell, das 2012 versuchsweise weitergeführt wird, eine Reduktion der ungedeckten Kosten und mehr Komfort für alle Reisenden.

Schusswaffen für die Transportpolizei (TPO).

Die Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im Öffentlichen Verkehr wurde vom Bundesrat auf den 1. Oktober 2011 in Kraft gesetzt. Sie ermöglicht der TPO im Dienst das Tragen einer Schusswaffe. Die SBB plant, die Transportpolizisten ab Sommer 2012 mit Schusswaffen auszurüsten. Die Schusswaffe wird verdeckt getragen und nur bei Notwehr

und Notwehrhilfe eingesetzt, wenn keine andere Möglichkeit besteht, eine konkrete Gefahr für die Kundinnen und Kunden, für Mitarbeitende oder für die Angehörigen der Transportpolizei abzuwenden. Die Transportpolizei ist wie jedes andere Polizeikorps dem öffentlichen Recht unterstellt, die kantonale Polizeihohheit bleibt gewahrt. Die Angehörigen der SBB Transportpolizei sind gleich ausgebildet wie die Kantonspolizisten und verfügen über einen eidgenössischen Fachausweis. Obwohl sie die Schiessausbildung an einer anerkannten Polizeischule bereits erfolgreich absolviert haben, werden sie nur mit einer Schusswaffe ausgerüstet, wenn sie noch einmal eine theoretische und praktische Grundausbildung und Zulassungsprüfung gemäss den Richtlinien des Schweizerischen Polizeiinstitutes absolviert und bestanden haben.

Voraussetzung für die Verbesserung der Sicherheit ist eine gelebte Sicherheitskultur.

Sicherheitskonzept des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV.

Der Aufbau der Sicherheitsorganisation ZVV verlief 2011 planmässig und wurde bis Ende des Jahres zu 60 Prozent umgesetzt. Mittels einer Leistungsvereinbarung zwischen der SBB und dem ZVV wurden die gegenseitigen Erwartungen geregelt. Die Transportpolizei (TPO) ihrerseits schloss mit acht Transportunternehmen auf dem ZVV-Gebiet Zusammenarbeitsverträge ab. Die Zusammenarbeit im Einsatz der vier Partner TPO, Sicherheitsdienst der Securitas AG, Sicherheitsdienst SBB, Kontrolle SBB (Stichpersonal) funktionierte gut. Dank der Teilnahme der Kantons- und der Stadtpolizei Zürich sowie der Stadtpolizei Winterthur in den monatlichen ZVV-Lagerberichten erfolgt der Informationsaustausch effizient. Aufgrund der intensivierte und effizienteren Kontrollen konnte der ZVV die Einnahmen im Nachtnetz um rund 20 Prozent steigern. Bis Ende 2012 wird der Ausbau der neuen Sicherheitsorganisation ZVV abgeschlossen.

Weitere Anstrengungen in der Sicherheit sind notwendig.

Voraussetzung für die Verbesserung der Sicherheit ist eine einheitliche und auf allen Stufen gelebte Sicherheitskultur. Alle Anstrengungen basieren auf verbindlichen Grundsätzen zur

Sicherheit (Safety und Security). Zwei Fachbereichsrichtlinien im Bereich Safety und Security ordnen unter anderem die Verantwortung für die Sicherheit im Unternehmen klar zu. Zentraler Punkt in den Sicherheitsgrundsätzen der SBB bildet das Thema «Halten des hohen Sicherheitsniveaus».

Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement-System (SMS) sorgt die SBB dafür, dass der erreichte hohe Standard für Kunden und Personal erhalten bleibt. Das Sicherheitsniveau entspricht auch den Vorgaben des Bundes. 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 gewährleistet einen effizienten Mitteleinsatz, sodass das hohe Sicherheitsniveau gehalten und gezielt verbessert werden kann.

Corporate Governance

Verantwortungsbewusst und transparent.

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

Unternehmerischer Auftrag.

Die SBB sind nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Sie erhalten die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand und passen sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik an.

An Investitionen und Leistungen, die nicht diesen Kriterien entsprechen, haben sich Dritte, die daran besonders interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, angemessen zu beteiligen.

Lassen die Marktverhältnisse in einzelnen Geschäftsbereichen über längere Zeit keinen kostendeckenden Betrieb zu, so erbringt die SBB ihre Leistungen nur aufgrund einer Bestellung durch die öffentliche Hand und einer im Voraus bestimmten Abgeltung.

Die SBB erwirtschaftet ein Jahresergebnis, das zu einer finanziell gesunden Basis des Gesamtunternehmens führt. In jedem Bereich soll mittelfristig ein ausgeglichener Cashflow erreicht werden.

Die nicht abgeltungsberechtigten Bereiche erhöhen mit ihren branchenüblichen Gewinnen die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der SBB.

Der Bundesrat erwartet, dass die SBB im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten eine nachhaltige Unternehmensstrategie verfolgt und bei ihrer Organisation den Anliegen der verschiedenen Regionen des Landes Rechnung trägt.

Konzernstruktur und Aktionariat.

Konzernstruktur

Das Organigramm der SBB ist auf der Seite 75 zu finden.

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.

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. Die Beteiligung wird deshalb nicht konsolidiert. Die Vertreterinnen und Vertreter der SBB in den Verwaltungsräten von strategischen Konzerngesell-

Peter Siegenthaler

Ulrich Gygi

Conrad Löffel

Christiane Brunner

Bernd Malmström

Verwaltungsratspräsident



schaften und Beteiligungen werden vom Verwaltungsrat SBB auf Vorschlag der Konzernleitung bestimmt.

Bedeutende Aktionäre

Seit der Gründung der SBB ist der Bund Eigentümer von 100 Prozent 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 2011, die Funktionen der einzelnen Mitglieder innerhalb der SBB, ihre Nationalität und das Jahr der erstmaligen Wahl in den Verwaltungsrat. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

1 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 | BNP Paribas (Suisse) SA, Genf.

2 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

Hans-Jürg Spillmann

Daniel Trolliet

Ilona De March

Andreas Hunziker

Olivier Steimer

Vizepräsident



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 | Banque Piquet Galland & 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 economie-suisse | Schweizer Sporthilfe, Bern, Stiftungsrat | Avenir Suisse, Zürich, Stiftungsrat | ETH-Rat, Mitglied.

3 Christiane Brunner (1947, CH), Personalvertreterin
Mitglied seit 2005, Rechtsanwältin. Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Andere Mandate: Präsidentin des Rats der Fachhochschule Genf | Comité d'éthique et de déontologie de l'Université de Genève, membre du comité.

4 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.

5 Conrad Löffel (1946, CH)
Mitglied seit 2008, Diplomierter Wirtschaftsprüfer. Vorsitzender des Prüfungsausschusses.
Verwaltungsratsmandate: Valora Holding AG, Muttenz | Adimmo AG, Basel.

6 Bernd Malmström (1941, D)
Mitglied seit 2008, Dr. iur., Unternehmensberater/Rechtsanwalt. Aufsichtsrats- und andere Mandate: HHLA Intermodal GmbH, Hamburg | IFCO-Systems B.V., Amsterdam, Vorsitzender | K + S AG, Kassel | Lehnkering GmbH, Duisburg, Vorsitzender | VTG AG, Hamburg | DAL (Deutsche Afrika-Linien, Reederei), Hamburg, Beirat.

7 Ilona De March (1963, CH)
Mitglied seit 2009, BCD Travel, President EMEA sowie Mitglied des globalen Boards, Utrecht. Mitglied des Risikoausschusses.

8 Peter Siegenthaler (1948, CH)
Mitglied seit 2010, lic. rer. pol., Mitglied des Prüfungsausschusses sowie des Risikoausschusses.
Verwaltungsrats- und andere Mandate: Verband Schweizerischer Kantonalbanken, Präsident (bis 31. Dezember 2011) | Pro Juventute Schweiz, Stiftungsrat.

9 Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Mitglied seit 9. Juni 2011, lic. rer. pol., selbstständiger Unternehmensberater (Spillmann Consulting GmbH).

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Rhätische Bahn AG | zb Zentralbahn AG | Alptransit Gotthard AG | VMCV SA (Transports publics de la Riviera Vaudoise) | RAILplus AG, Geschäftsführer.

10 Daniel Trolliet (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 9. Juni 2011, Verbandssekretär der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV). Mitglied des Risikoausschusses. Verwaltungsrats- und andere Mandate: Gemeinderat Avenches, Präsident | Thermoréseau Avenches SA | Vorsorgestiftung Pro-felia, Stiftungsrat | Pro Aventico, Stiftungsrat | Avenches Opéra, Stiftungsrat.

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).

Wahl und Amtszeit.

Seit der Statutenrevision vom 9. Juni 2011 werden der Verwaltungsrat und der Verwaltungsratspräsident von der Generalversammlung neu für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt (vorher: vier Jahre). Damit wurde die Grundlage zur gestaffelten Erneuerung gelegt. Die maximal mögliche Amtszeit beträgt zwölf Jahre (Amtszeitbeschränkung). Die Amtsdauer endet in jedem Fall spätestens mit dem Erreichen der Altersgrenze, d. h. an der ordentlichen Generalversammlung, die auf das Kalenderjahr folgt, in dem das 70. Altersjahr vollendet worden ist.

Der Verwaltungsrat wurde vom Bundesrat im Rahmen der Gesamterneuerungswahl anlässlich der Generalversammlung vom 9. Juni 2011 gewählt. Dabei wurde die bisherige Anzahl von neun Mitgliedern vorübergehend auf zehn erhöht. Die nächsten Gesamterneuerungswahlen finden im Jahr 2013 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 «Konzernentwicklung» unterstützt. Dies führt zu einer Stärkung des Strategieprozesses zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung, der eng mit dem Finanzplanungsprozess verzahnt ist. Der Verwaltungsrat hat die Möglichkeit, zusätzliche Schwerpunktthemen für die Erarbeitung der Konzernstrategie zu setzen. Im Rahmen von jährlich stattfindenden Strategietagen werden bedeutende strategische Entwicklungen und Herausforderungen vertieft behandelt und zentrale Projekte bearbeitet.

2011 hat die SBB eine Gesamtstrategie entwickelt («Wertvolle SBB AG»). Die «Wertvolle SBB AG» bedeutet, dass sie ein wertvolles Unternehmen für die Kunden, für die Schweiz und ihre Regionen, für den Eigentümer und für die Mitarbeitenden werden will. Besonderer Fokus ist dabei auf die finanzielle Stabilität zu richten, damit die SBB für den Eigner ein wertvolles Unternehmen und nicht unversehens durch eine überhöhte Verschuldung zum Sanierungsfall wird. Eine wertvolle SBB ist in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht ein nachhaltiges Unternehmen.

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, die bereits Thema in einem Ausschuss waren, geben die Vorsitzenden der Ausschüsse eine Empfeh-

lung ab. Der Prüfungsausschuss hat im Berichtsjahr fünf Mal, der Personal- und Organisationsausschuss vier Mal und der Risikoausschuss drei Mal getagt.

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2011 acht ordentliche Sitzungen (davon zwei Klausursitzungen) und eine ausserordentliche Sitzung 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 Spannungsfeld zwischen Delegation der Geschäftsführung auf der einen und der Festlegung konkreter Kompetenzvorbehalte auf der anderen Seite hat der Verwaltungsrat sein Selbstverständnis im Rahmen konkreter Eckwerte im Organisationsreglement festgelegt. Anhand verschiedener Themenblöcke (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 Govern-

nance als Grundlage für das Organisationsreglement herangezogen 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 Eigenerziele des Bundes;
- jährlicher Revisionsplan für die interne Revision;
- Revisionsberichte der internen und externen Revisionsstellen sowie umfassender Bericht der externen Revisionsstelle;
- Risikomanagementsystem mit jährlichen Risk Reports;
- internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften des Konzerns SBB;
- jährlicher Sicherheitsbericht.

Es bestehen drei Ausschüsse mit vorberatender Funktion:

Der **Prüfungsausschuss** behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, internes Kontrollsystem sowie bei Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Er entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die vom Gesamtverwaltungsrat an ihn delegiert wurden (z. B. Festlegung der Mehrjahresplanung sowie des Jahresprüfprogramms der internen Revision). Er 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 jährli-

Nicolas Perrin

Leiter SBB Cargo

Georg Radon

CFO

Jürg Stöckli

Leiter Immobilien

Markus Jordi

Leiter Human Resources



chen 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 Salariierung (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 2011, 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.

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.

Jeannine Pilloud

Leiterin Personenverkehr

Andreas Meyer

CEO

Philippe Gauderon

Leiter Infrastruktur

**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.

Jeannine Pilloud (1964, CH)

Leiterin Personenverkehr (seit 1. April 2011), 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 SBB Cargo (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 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 Human Resources (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.

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 2011 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, Konzernentwicklung, Sicherheit und Konzernrechtsdienst). Die interne Revision ist direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.

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 Konzernentwicklung mit beratender Stimme teil. Bei Bedarf werden weitere Kader- und Fachleute beigezogen.

Entscheide der Konzernleitung erfolgen nach dem Mehrheitsprinzip (Gremienentscheide). Damit wird dem Geschäftsmodell Rechnung getragen, der Einbezug der Fachführungsfunktionen sichergestellt und der kulturelle Wandel unterstützt. 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 versetzen, 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 Grundsalar, 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 resp. Lebenspartnerinnen und -partnern. 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. Im Weiteren genehmigt der Verwaltungsrat die Zielerreichungen und die darauf abgestützten Leistungs- und Erfolgsprämien für das vorangegangene Geschäftsjahr.

Beteiligungen

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

Entschädigungen an amtierende Organmitglieder

Verwaltungsrat

CHF	2011	2010
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	851 666	813 379
Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen	90 357	100 497
Spesenpauschalen	83 166	80 333
GA SBB	65 090	57 010
Gesamtentschädigung ¹	1 090 279	1 051 219
Verwaltungsratspräsident		
Honorar	225 000	225 000
Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen	26 145	24 228
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA SBB	7 620	7 080
Gesamtentschädigung	281 265	278 808
Vizepräsident		
Honorar	90 000	90 000
Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen	7 184	8 477
Spesenpauschale	7 000	7 000
GA SBB	7 020	–
Übrige sieben (bis 31.05.2011) bzw. acht (ab 01.06.2011) Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	536 666	498 379
Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen	57 028	67 792
Spesenpauschalen	53 666	50 833
GA SBB	50 450	49 930

Konzernleitung

CHF	2011	2010
Alle Mitglieder der Konzernleitung		
Fixes Grundsalar	2 740 330	2 485 333
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 595 242	1 246 113
Spesenpauschalen	142 000	130 800
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	242 500	227 500
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA SBB	62 533	54 915
Gesamtentschädigung ²	4 802 110	4 164 166
CEO		
Fixes Grundsalar	553 333	540 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	361 284	301 752
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	60 000	60 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA SBB	10 885	10 500
Gesamtentschädigung	1 030 207	956 957

¹ Der Anstieg der Gesamtentschädigung beim Verwaltungsrat ist auf die Erhöhung der Anzahl Verwaltungsratsmitglieder zurückzuführen.

² Der überproportionale Anstieg der Gesamtentschädigung bei der Konzernleitung ist auf strukturelle Basiseffekte im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Im 2010 waren nicht alle Funktionen der Konzernleitung besetzt und wurden dementsprechend nicht ausgewiesen. 2011 waren sämtliche Konzernleitungsfunktionen besetzt, was sich im höheren fixen Grundsalar und in den weiteren Nebenleistungen widerspiegelt. Die höheren leistungs- und erfolgsorientierten Lohnbestandteile sind nebst der höheren Anzahl gewählter Konzernleitungsmitglieder auch auf die bessere Erreichung der vom Verwaltungsrat verabschiedeten Konzernziele zurückzuführen.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder

An ehemalige Mitglieder der Konzernleitung wurden im Berichtsjahr Entschädigungen von CHF 45 000 (Vorjahr CHF 527 800) 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: Bundesrat und SBB handeln jeweils für vier Jahre eine Leistungsvereinbarung aus, welche vom Parlament genehmigt wird. Um die Leistungsvereinbarung besser auf die Legislaturperiode des Parlaments auszurichten, wurde für 2011–2012 ausnahmsweise nur eine zweijährige Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Damit ist sichergestellt, dass das 2011 neu gewählte Parlament die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013–2016 genehmigen 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 beziehungsweise Abwahl des Verwaltungsrates;
- Entlastung des Verwaltungsrates.

Die Berichtserstattung an UVEK und EFD erfolgt an regelmässigen Sitzungen durch den Präsidenten des Verwaltungsrates sowie den CEO. Darüber hinaus orientiert die SBB die federführenden Departemente sowie das Bundesamt für Verkehr im Rahmen regelmässig stattfindender Gespräche über aktuelle Themen aus Verwaltungsrat und 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 (2011–2012 ausnahmsweise zwei Jahre). 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

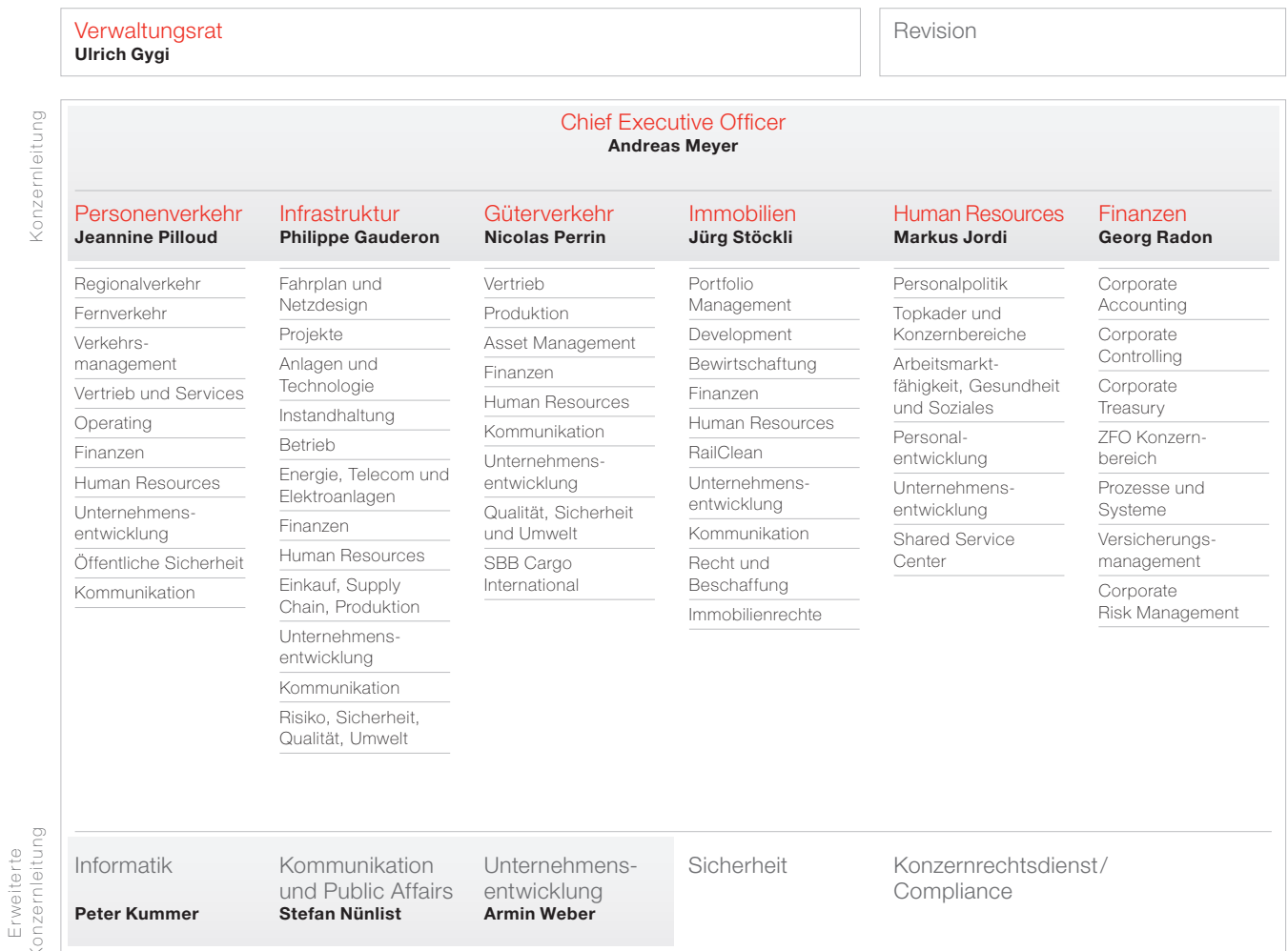
Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse von SBB AG und SBB Cargo AG sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Prüfungen wurden auch bei Konzerngesellschaften durchgeführt. Zusätzlich erfolgten ein Review des Zwischenabschlusses sowie weitere direkte Prüfungsaufträge. Im Geschäftsjahr 2011 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 445 000 (Vorjahr CHF 1 250 000) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 938 000.– (Vorjahr CHF 900 000).

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.

Organigramm



Finanzieller Lagebericht

Die SBB im Jahr 2011

Das Konzernergebnis ist dank Effizienzsteigerungen und trotz markanten Ergebnisrückgangs im Personenverkehr sowie einer rückläufigen Nachfrage im Binnengüterverkehr mit CHF 338,7 Mio. um 13,5 % besser ausgefallen als im Vorjahr. Es resultierte ein negativer Free Cash Flow von CHF 5,2 Mio. Die verzinsliche Verschuldung bleibt hoch, bei knapp CHF 8 Mia.

Inhaltsverzeichnis

Finanzbericht

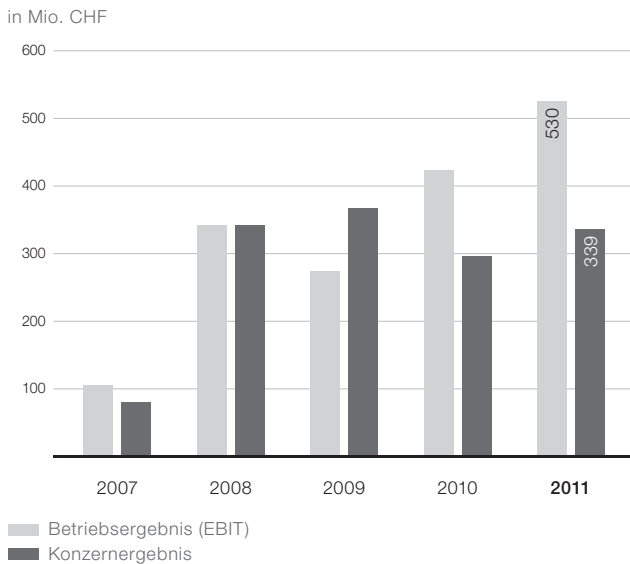
SBB Konzern

- S78 — Finanzieller Lagebericht
- S86 — Konzernerfolgsrechnung SBB
- S87 — Konzernbilanz SBB
- S88 — Konzerngeldflussrechnung SBB
- S89 — Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- S90 — Anhang zur Konzernrechnung 2011
- S117 — Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

SBB AG

- S119 — Erfolgsrechnung SBB AG
- S120 — Bilanz SBB AG
- S121 — Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- S130 — Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis
- S131 — Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

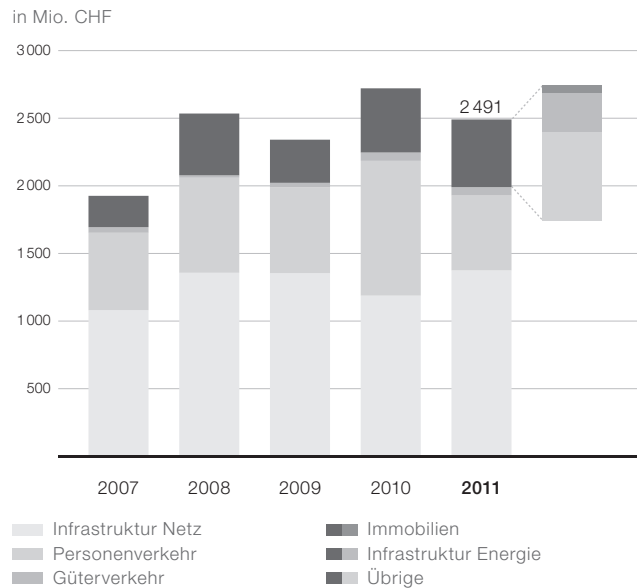
Konzernergebnis 2007–2011



Effizienzsteigerungen und operative Optimierungen in allen Bereichen waren 2011 die Basis für ein höheres Betriebsergebnis gegenüber dem Vorjahr (CHF +103,3 Mio., +24,2%). Das Jahresergebnis stieg um CHF 40,4 Mio. gegenüber dem Vorjahr.

Das gute Resultat konnte in einem schwierigen Marktumfeld mit abgeschwächtem Wachstum im Personenverkehr und Verkehrsverlusten im Güterverkehr erzielt werden.

Investitionen 2007–2011



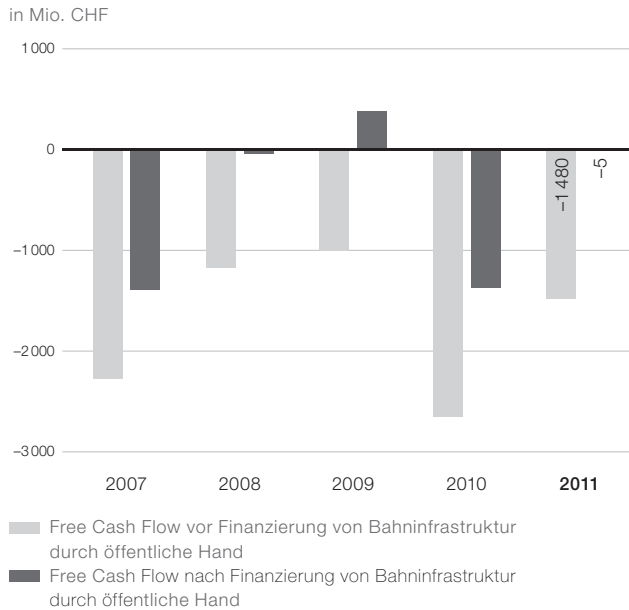
Ausbauten am Schienennetz, namentlich die Durchmesserlinie Zürich und Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, sowie die steigende Netzauslastung erforderten zusätzliche Mittel für die Bahninfrastruktur. Mit Effizienzsteigerungen und Einkaufserfolgen leistete die SBB einen Beitrag an die zusätzlich realisierten Investitionsprojekte für die Bahninfrastruktur.

Personenverkehr erweiterte und modernisierte insbesondere die Regionalverkehrsflotte mit neuen DOMINO- und FLIRT-Kompositionen und der Einführung von zusätzlichen Multifunktionsabteilen, Rollstuhlplätzen, Klimaanlage und Niederflureinstiegen. Durch konsequente Investitionspriorisierung und verzögerte Fahrzeugauslieferungen wurde im Berichtsjahr weniger in Rollmaterial investiert als im Vorjahr.

Immobilien investierte in die Entwicklung von zentralen, bahnhofsnahe Lagen wie der Europaallee in Zürich oder der Trans-Europe in Neuchâtel sowie in die «Mehr Bahnhof»-Standorte Aarau und Biel. Zur Steigerung der Attraktivität und des Shop-pingerlebnisses wurden zudem Umbauten in den RailCities Basel, Bern, Genève und Zürich realisiert.

Energie investierte in die Wassernutzungskonzession Unterwalds sowie in Ausbauten von Anlagen zur Energiegewinnung und -übertragung.

Free Cash Flow vor und nach Finanzierung öffentliche Hand 2007–2011

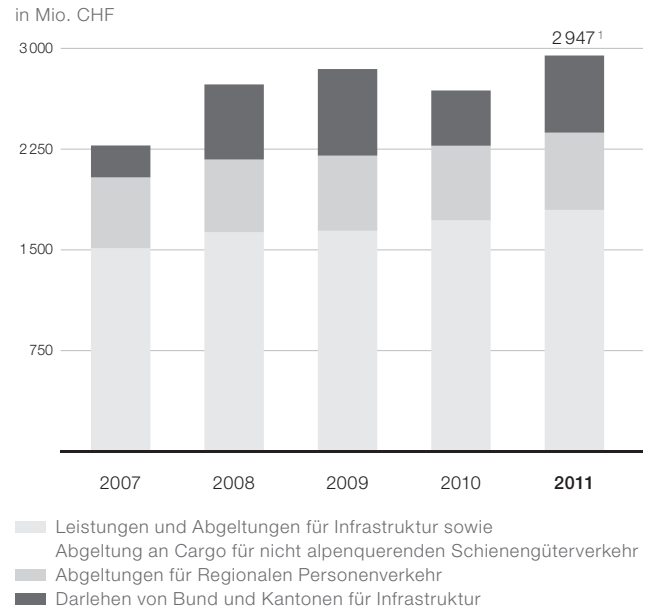


Der fast ausgeglichene Free Cash Flow war vor allem auf das bessere Ergebnis, konsequente Investitionspriorisierung und Lieferverzögerungen bei den Fahrzeuglieferanten zurückzuführen.

Die öffentliche Hand bestellt und finanziert Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur (im Geschäftsjahr für CHF 1475,1 Mio., CHF 193,7 Mio. mehr als im Vorjahr).

Der Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse (CHF 938,0 Mio.) belastete den Cash Flow im Vorjahr.

Leistungen der öffentlichen Hand 2007–2011



Die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur umfassen die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für Bereitstellung und Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen.

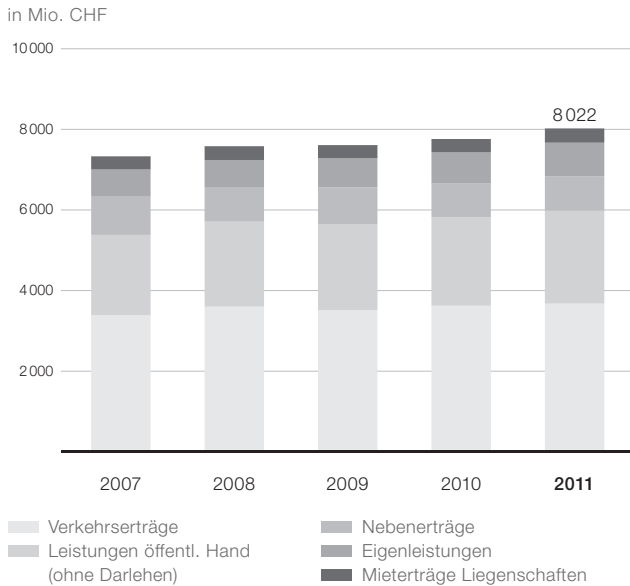
Aus dem Infrastrukturfonds und aus dem FinöV-Fonds wurden Darlehen hauptsächlich für den Ausbau der Durchmesserlinie Zürich und die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bereitgestellt.

Die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr entsprechen den durch die Billettpreise nicht gedeckten Kosten des durch die öffentliche Hand bestellten Angebotes.

Der internationale Güterverkehr erhielt aus dem Programm des Bundes einen einmaligen Beitrag von CHF 7,9 Mio. zur Abfederung der Frankenstärke und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Güterverkehrs.

¹ Für Detailangaben verweisen wir auf die Aufstellung «Übersicht öffentliche Hand» auf Seite 110.

Betriebsertrag 2007–2011



Der Betriebsertrag stieg gegenüber dem Vorjahr um 3,4 % auf CHF 8 021,7 Mio.

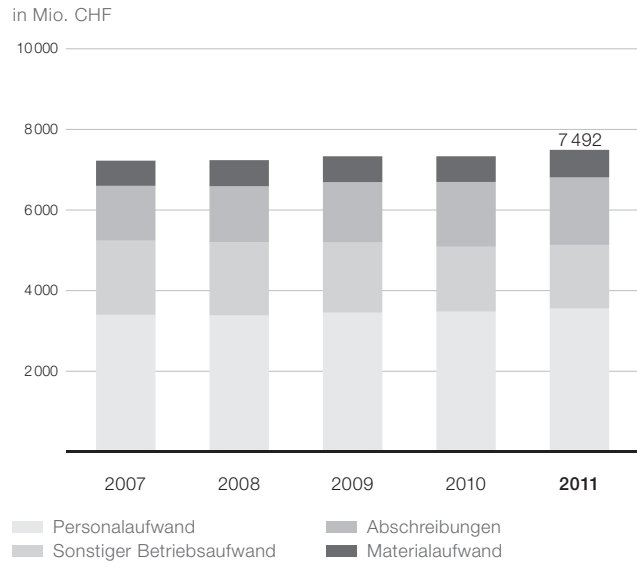
Die Nachfrageentwicklung im Personenverkehr fiel tiefer aus als in den Vorjahren. Die negative Entwicklung des Güterverkehrsertrages um 7,2 % resultierte vorwiegend aus dem Eurozerfall sowie der schwächeren Konjunktur.

Die hier dargestellten Leistungen der öffentlichen Hand beinhalten nur die erfolgswirksamen Komponenten an Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur, die Abgeltungen im Regionalverkehr und die Subventionen für den Güterverkehr. Die Zunahme um CHF 112,8 Mio. gegenüber der Vorperiode resultierte vor allem aus der Leistungsvereinbarung (2011–2012) mit dem Bund und aus den höheren Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr und den Güterverkehr.

Die Eigenleistungen für die Infrastruktur sowie für Modernisierungsprogramme für die bestehende Flotte im Personenverkehr stiegen um CHF 58,5 Mio.

Die Nachfrage nach Mietobjekten an zentralen Standorten war auch im Berichtsjahr nach wie vor sehr stabil.

Betriebsaufwand 2007–2011



Dank operativer Optimierungen und Effizienzsteigerungen in allen Bereichen stieg der Betriebsaufwand (+2,2 %) weniger stark als der Betriebsertrag.

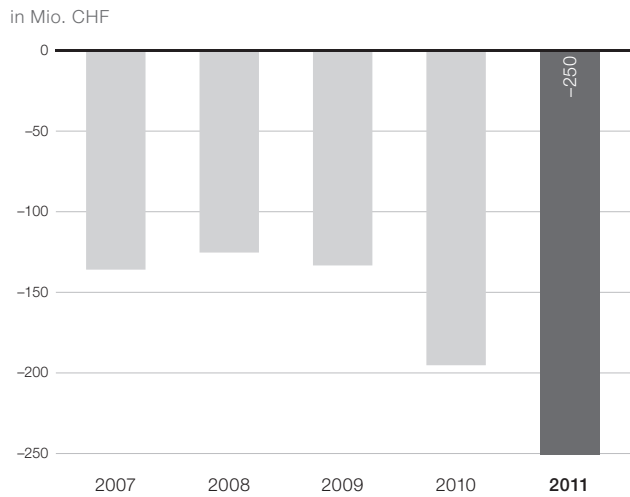
Der durchschnittliche Personalbestand stieg um 443 auf 28 586 Vollzeitstellen. Der Personalaufwand nahm im Berichtsjahr um +2,2 % zu.

Der sonstige Betriebsaufwand sank gegenüber dem Vorjahr um 31,0 Mio. CHF hauptsächlich aufgrund der Verschiebung von Fremd- zu Eigenleistungen in Projektarbeiten.

Die laufenden Investitionen für Erweiterungen, Substanzerhalt und Rollmaterial erhöhten die Abschreibungen um rund CHF 65,4 Mio. oder +4,1 % gegenüber dem Vorjahr.

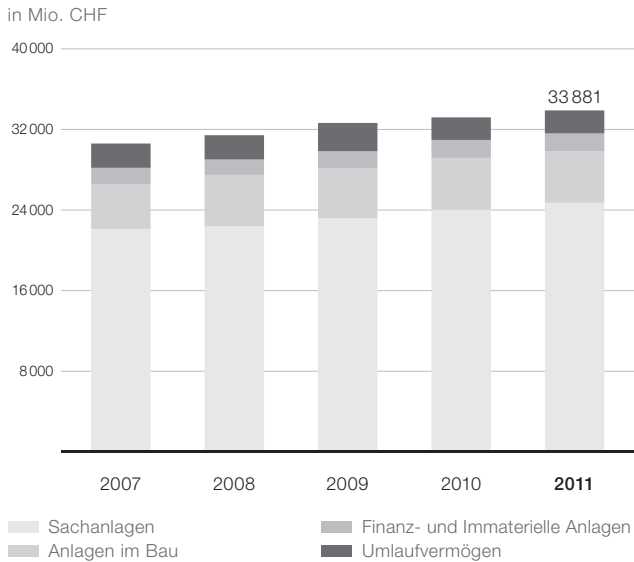
Die gestiegene Bau- und Unterhaltstätigkeit erhöhte den Materialaufwand um CHF 47,8 Mio.

Finanzergebnis 2007–2011



Die Verschlechterung des Finanzergebnisses um CHF 55,4 Mio. gegenüber dem Vorjahr resultierte hauptsächlich aus der vorzeitigen Terminierung eines Leasinggeschäftes (CHF 78,1 Mio.). Demgegenüber wirkte sich der geringere Zinsaufwand positiv aus.

Bilanzstruktur Aktiven 2007–2011

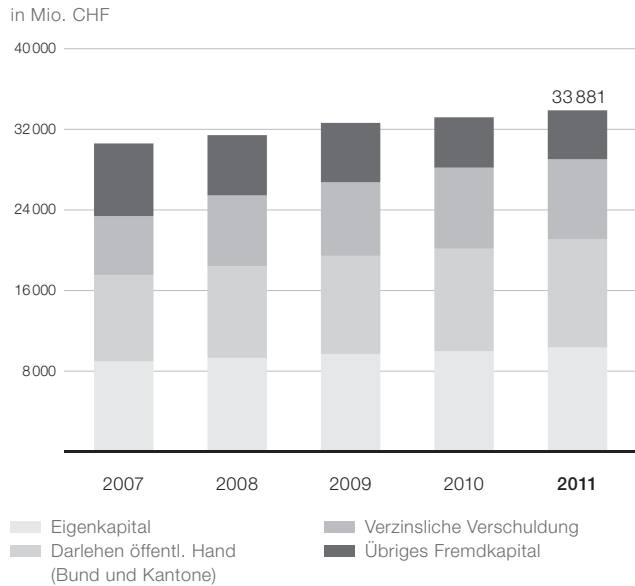


Die Sachanlagen und Anlagen im Bau nahmen von CHF 26 559,6 Mio. im Jahr 2007 auf CHF 29 810,8 Mio. im Jahr 2011 (+2,9% p. a.) zu. Dieser Anstieg resultierte in erster Linie aus der Flottenbeschaffung und dem Bau von Infrastrukturanlagen. Der Zugang in der Berichtsperiode beruhte neben der Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial hauptsächlich auf dem Baufortschritt des Agglomerationsvorhabens Durchmesserlinie (CHF 225 Mio.) sowie von Entwicklungsarealen wie der Europaallee in Zürich (CHF 68,6 Mio.). Darüber hinaus wurden zahlreiche Umbauprojekte in Bahnhöfen realisiert.

Die höheren immateriellen Anlagen wie Konzessionserneuerungen bei Wasserkraftwerken gleichen die tieferen Finanzanlagen aus.

An das stringente Cash und Supply Chain Management aus dem Vorjahr konnte erfolgreich angeknüpft werden. Das Umlaufvermögen stabilisierte sich auf dem Niveau des Vorjahres.

Bilanzstruktur Passiven 2007–2011

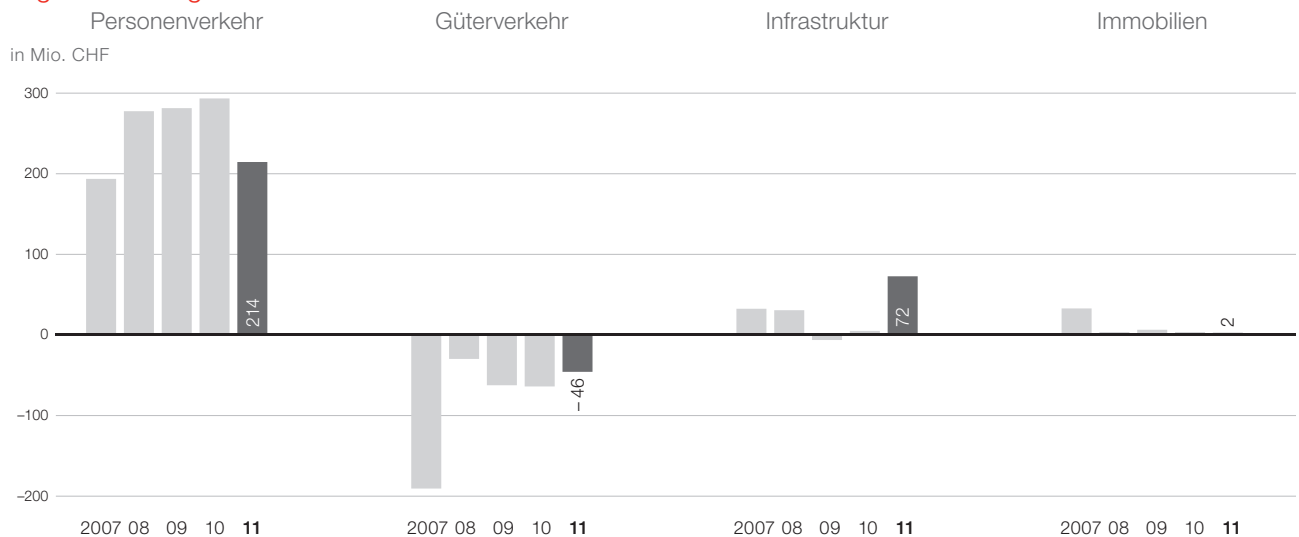


Die Nettoverschuldung stieg im Vergleich zum Vorjahr um CHF 706,0 Mio. Hauptursache war die Neuaufnahme von Darlehen der öffentlichen Hand für den Ausbau des Schienennetzes (CHF 574,1 Mio.).

Der Anstieg der Darlehen des Bundes und der übrigen Finanzierungen beinhaltet die getätigten Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen sowie die Amortisationszahlung für die Pensionskasse.

Verzögerte Rollmaterialbeschaffung führte zu einem tieferen kommerziellen Refinanzierungsbedarf. Frei gewordene Flüssige Mittel wurden zur Reduktion der verzinslichen Verschuldung um CHF 87,1 Mio. auf CHF 7 964,6 Mio. eingesetzt.

Ergebnisse Segmente 2007–2011



Personenverkehr.

Die Tarifmassnahmen und Produktivitätssteigerungen kompensierten nur teilweise die gestiegenen Trassen- und Personalkosten. Die Zahl der Fahrgäste stieg weiter an (+2,7%), jedoch weniger deutlich als in den Vorjahren. Dies führte zu einem Ergebniseinbruch von CHF 78,7 Mio.

Güterverkehr.

Der Güterverkehr stagnierte im generell rückläufigen Binnenmarkt und unter der Belastung des Eurozerfalls. Operative Verbesserungen sowie die Aussteuerung von unrentablen Verkehren konnten teilweise den tieferen Verkehrsertrag (CHF 54,4 Mio.) kompensieren. Das Ergebnis verbesserte sich trotz schwierigen Bedingungen um CHF 18,1 Mio.

Infrastruktur.

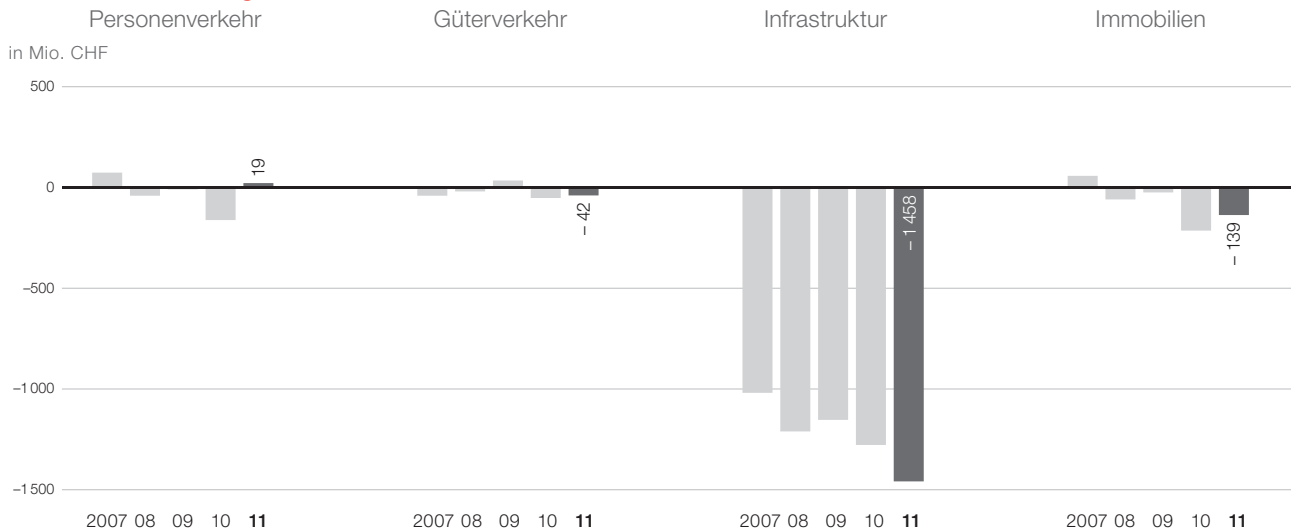
Die zusätzlichen Erträge aus höheren Trassenpreisen wurden für Mehrleistungen im Unterhalt eingesetzt. Die Leistung zum Erhalt der Bahninfrastruktur konnte dank Effizienzverbesserungen und Einkaufserfolgen deutlich gesteigert und kostengünstiger erbracht werden. Ressourcenengpässe verhinderten die vollständige Mittelausschöpfung.

Energie leistete einen Ergebnisbeitrag von CHF 25,4 Mio.

Immobilien.

Dank planmässiger Umsetzung von Ausbauprojekten und Mietpreiserhöhungen konnten die Mieterträge weiter gesteigert werden. Das ausgewiesene Ergebnis versteht sich nach Ausgleichszahlungen. Das Segmentergebnis vor Ausgleichszahlungen beträgt CHF 182,5 Mio. Davon flossen CHF 150,0 Mio. an Infrastruktur, der restliche Betrag als zusätzliche Zins- und Amortisationsleistungen für die Sanierung der Pensionskasse.

Free Cash Flow Segmente 2007–2011

**Personenverkehr.**

Die Investitionen für die Flottenbeschaffungen von CHF 436,3 Mio. lagen aufgrund konsequenter Investitionspriorisierung sowie verzögerter Fahrzeugauslieferungen durch Lieferanten, insbesondere für die Regionalverkehrsflotte, CHF 474,8 Mio. unter dem Vorjahresniveau.

Güterverkehr.

Die Ergebnissteigerung und der Beteiligungsverkauf (25 % der Anteile) von Cargo International an HUPAC verbesserten den Free Cash Flow gegenüber dem Vorjahr.

Infrastruktur.

Der negative Free Cash Flow reflektiert die vom Bund bestellten und finanzierten Investitionen in die Bahninfrastruktur.

Immobilien.

Ein besseres operatives Ergebnis sowie tiefere Investitionen verbesserten den Free Cash Flow gegenüber dem Vorjahr.

Ausblick.

Der Güterverkehr konzentriert sich auf das Erreichen der Eigenwirtschaftlichkeit. Infrastruktur und der Regionalverkehr erbringen bestellte Dienstleistungen des Bundes und der Kantone und dürfen keinen Gewinn erwirtschaften. Die Ertragskraft des Immobilienbereiches wird für die Sanierung der Pensionskasse und die Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur verwendet.

Zur Entwicklung des Unternehmens kann also zurzeit einzig der Personenfernverkehr beitragen. Zukünftig wird aber der Personenverkehr noch mehr zur Finanzierung der Infrastruktur durch höhere Trassenpreise beitragen müssen. Die SBB braucht aber auch unternehmerischen Handlungsspielraum, der es erlaubt, zusätzliche finanzielle Mittel zu erwirtschaften. Nur so ist es möglich, neue und lohnende Wachstumsfelder erfolgreich zu erschliessen.

Für Angebotsausbau sowie für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur werden in den nächsten Jahren Investitionen in Milliardenhöhe benötigt. Dies wird die SBB trotz weiterer Effizienzsteigerungen nicht alleine bewältigen können. Sie ist auch auf die Finanzierung durch die öffentliche Hand sowie auf weitere Tarifmassnahmen zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades angewiesen.

Die SBB ist bestrebt, die Produktivität weiter zu steigern und vermehrt in ertragsstarke Bereiche zu investieren. Nur so kann sie ihr Angebot und ihre Leistungen auch künftig in guter Qualität für ihre Kundinnen und Kunden erbringen.

Konzernerfolgsrechnung SBB

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

Mio. CHF	Anmerkung	2011	2010
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 675,4	3 623,2
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 304,5	2 191,7
Mieterträge Liegenschaften	3	353,5	332,2
Nebenerträge	4	856,3	838,4
Eigenleistungen	5	832,1	773,7
Total Betriebsertrag		8 021,7	7 759,1
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	-684,9	-637,1
Personalaufwand	7	-3 554,3	-3 477,1
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-1 579,1	-1 610,1
Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen	9, 21, 22, 23	-1 673,8	-1 608,4
Total Betriebsaufwand		-7 492,1	-7 332,7
Betriebsergebnis/EBIT		529,7	426,4
Finanzergebnis			
Finanzertrag	10	94,9	147,0
Finanzaufwand	11	-345,0	-341,8
Ordentliches Ergebnis		279,5	231,6
Betriebsfremdes Ergebnis	12	66,9	82,9
Gewinn vor Steuern		346,5	314,5
Ergebnis nach Steuern			
Ertragssteuern	13	-6,6	-14,5
Minderheitsanteile	14	-1,1	-1,7
Konzerngewinn		338,7	298,3

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2011	31.12.2010
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	15	282,2	479,4
Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen	16	188,1	8,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	805,1	762,0
Andere Forderungen	18	167,0	157,3
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	19	316,8	333,3
Aktive Rechnungsabgrenzungen	20	530,5	499,8
Total Umlaufvermögen		2 289,7	2 240,2
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	21	1 116,7	1 274,4
Sachanlagen	22	24 720,1	24 031,5
Anlagen im Bau Sachanlagen	22	5 090,6	5 136,2
Immaterielle Anlagen	23	663,6	507,5
Total Anlagevermögen		31 591,1	30 949,5
Total Aktiven		33 880,8	33 189,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2011	31.12.2010
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	27	582,6	319,9
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	28	55,6	22,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	745,1	800,0
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	29	176,6	131,5
Passive Rechnungsabgrenzungen	25	1 390,6	1 360,4
Kurzfristige Rückstellungen	26	269,4	310,5
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 219,9	2 945,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	27	7 382,1	7 731,8
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	28	10 661,6	10 120,2
Andere langfristige Verbindlichkeiten	29	1 962,3	2 024,7
Langfristige Rückstellungen	26	310,5	372,6
Total langfristiges Fremdkapital		20 316,5	20 249,3
Total Fremdkapital		23 536,4	23 194,4
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven vor Konzerngewinn		-1 152,9	-1 451,5
Konzerngewinn		338,7	298,3
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		10 254,9	9 915,9
Minderheitsanteile	14	89,4	79,5
Total Eigenkapital		10 344,3	9 995,4
Total Passiven		33 880,8	33 189,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzerngeldflussrechnung SBB

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

Mio. CHF	Anmerkung	2011	2010
Konzerngewinn		338,7	298,3
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		1 647,3	1 593,5
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		26,5	14,9
Abnahme Rückstellungen		-102,9	-85,6
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge		25,8	-935,6
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-82,2	-88,2
Anteilige Gewinne aus Anwendung Equity-Methode		-1,2	-1,5
Ergebnis Minderheitenanteile		1,1	1,7
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	30	-67,2	48,8
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB		1 786,0	846,3
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB		-901,0	-870,1
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB		884,9	-23,8
Einzahlungen aus der Liquidation kons. Gesellschaften		0,0	0,8
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-2 246,2	-2 588,6
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		91,1	118,6
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-61,1	-79,3
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		72,9	51,2
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen		-222,3	-132,1
Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen		0,4	0,8
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-2 365,3	-2 628,6
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-Fonds-perdu-Mittel des Bundes		901,0	870,1
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur		574,1	411,3
Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-227,3	-226,4
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		34,1	1 024,6
Aufnahme/Rückzahlung von anderen langfristigen Verbindlichkeiten		3,1	-7,0
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-0,4	-3,2
Kapitaleinzahlungen von Minderheitsaktionären		0,0	0,1
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		1 284,5	2 069,5
Total Geldfluss		-195,8	-583,0
Flüssige Mittel per 1. Januar		479,4	1 070,6
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz		-1,5	-8,2
Flüssige Mittel per 31. Dezember		282,2	479,4
Veränderung flüssige Mittel		-195,8	-583,0

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Frei verfügbarer Cash Flow.

Mio. CHF	2011	2010
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)	884,9	-23,8
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-2 365,3	-2 628,6
Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-1 480,3	-2 652,4
Geldfluss aus Finanzierung von Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand	1 475,1	1 281,4
Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-5,2	-1 371,0
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen und Sanierung Pensionskasse	-190,6	788,1
Total Geldfluss	-195,8	-583,0

Konzerneigenkapitalnachweis SBB

Mio. CHF	Gesellschafts- kapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinn- reserven	Fremd- währungs- umrechnungs- differenzen	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
Eigenkapital per 1.1.2010	9 000,0	2 069,1	-1 444,9	-0,6	9 623,6	82,1	9 705,6
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,2	-3,2
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Konzerngewinn	0,0	0,0	298,3	0,0	298,3	1,7	300,0
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-6,0	-6,0	0,0	-6,0
Eigenkapital per 31.12.2010	9 000,0	2 069,1	-1 146,6	-6,6	9 915,9	79,5	9 995,4
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,9	9,9
Konzerngewinn	0,0	0,0	338,7	0,0	338,7	1,1	339,9
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	-0,8	-0,5
Eigenkapital per 31.12.2011	9 000,0	2 069,1	-807,9	-6,3	10 254,9	89,4	10 344,3

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

Anhang zur Konzernrechnung 2011

Konsolidierungsgrundsätze.

Allgemeines

Die für den vorliegenden Konzernabschluss angewandten Grundsätze der Rechnungslegung und Berichterstattung erfüllen die Anforderungen des schweizerischen Aktienrechts und der «Fachempfehlungen zur Rechnungslegung» (Swiss GAAP FER) und vermitteln ein dem Grundsatz «true and fair view» folgendes Bild der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage.

Abschlussdatum

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

Konsolidierungskreis

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

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

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

Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können der Aufstellung auf Seite 116 entnommen werden.

Konsolidierungsmethode

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

Für alle Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet.

Die Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden zu 100% erfasst; die Anteile von Drittaktionären am Eigenkapital und am Ergebnis werden gesondert ausgewiesen.

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

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

Minderheitsanteile

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

Fremdwährungsumrechnung

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

Im vorliegenden Abschluss wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs 2011	Durchschnittskurs 2010	Stichtagskurs 31.12.2011	Stichtagskurs 31.12.2010
EUR	1,23	1,37	1,22	1,25
GBP	1,42	1,60	1,45	1,46

Goodwill

Bei der erstmaligen Konsolidierung einer Gesellschaft werden deren Vermögen und Verbindlichkeiten nach einheitlichen Grundsätzen neu bewertet.

Die Differenz zwischen dem sich ergebenden Eigenkapital und dem Kaufpreis (Goodwill bzw. Badwill) wird bilanziert und über fünf Jahre linear abgeschrieben bzw. aufgelöst.

Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

Allgemeines

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

Umlaufvermögen

Die **Flüssigen Mittel** setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen mit einer Restlaufzeit bis drei Monate zusammen.

Die **Wertschriften** und kurzfristigen Finanzforderungen setzen sich aus Wertschriften, kurzfristigen Finanzforderungen und Darlehen sowie kurzfristigen Festgeldanlagen (Restlaufzeit vier bis zwölf Monate) zusammen. Der Ausweis erfolgt zum Nominal- bzw. Marktwert.

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

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

Anlagevermögen

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

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

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

Zinsaufwendungen für Vermögenswerte in abgeltungsberechtigten Bereichen oder bei kommerziellen Bauten werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Aktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des Fremdkapitals.

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

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

Die **Anlagen im Bau** beinhalten die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten zu Sachanlagen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet. Wertberichtigungen auf Anlagen im Bau werden bei Vorliegen von Wertbeeinträchtigungen gebildet.

Die **Immateriellen Anlagen** umfassen erworbene immaterielle Werte (Goodwill, Wassernutzungs-, Durchleitungs- und übrige Rechte sowie Software), die linear über die entsprechenden Nutzungsdauern abgeschrieben werden. Es bestehen keine selbst erarbeiteten Immateriellen Anlagen.

Die geschätzten Nutzungs- bzw. Abschreibungsdauern der Immateriellen Anlagen betragen in Jahren:

Goodwill		5
Rechte		gemäss Vertrag
Software		4–8

Die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten werden unter den Immateriellen Anlagen im Bau ausgewiesen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet. Wertberichtigungen auf Anlagen im Bau werden bei Vorliegen von Wertbeeinträchtigungen gebildet.

Fremdkapital

Das Fremdkapital wird zu Nominalwerten bilanziert. Als **langfristig** gelten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten.

Die **Finanzverbindlichkeiten** umfassen von Dritten erhaltene Darlehen und Vorschüsse wie Bankschulden, Leasingverbindlichkeiten, Obligationsanleihen, Verbindlichkeiten gegenüber der Personalkasse SBB.

Die **Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur** betreffen Darlehen von Bund und Kantonen. In der Regel handelt es sich dabei um unverzinsten Darlehen.

In den **Anderen langfristigen Verbindlichkeiten** sind langfristige Erlösabgrenzungen sowie die Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen enthalten.

Rückstellungen werden nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen nach den Vorschriften von Swiss GAAP FER 23 gebildet resp. aufgelöst. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, so wird der Rückstellungsbetrag diskontiert. Die Diskontierung erfolgt zum Refinanzierungssatz gegenüber dem Bund.

Die langfristigen Steuerrückstellungen umfassen latente Steuern. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, die sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen bzw. lokalen steuerlichen sowie den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach der «Liability»-Methode gebildet und laufend an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst. Die Bilanzierung erfolgt unter den langfristigen Rückstellungen.

Die **berufliche Vorsorge** der Mitarbeitenden der SBB AG, SBB Cargo AG sowie weiterer Tochtergesellschaften wird durch die seit 1. Januar 1999 selbstständige Stiftung Pensionskasse SBB getragen. Die Zuweisungen an die Personalvorsorge erfolgen nach den Vorschriften des BVG. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats. Die übrigen Tochtergesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

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

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

Veränderungen dieser wirtschaftlichen Auswirkungen werden erfolgswirksam im Personalaufwand ausgewiesen.

Derivative Finanzinstrumente

Die Tresoreriepolitik der SBB ist auf Risikominimierung ausgerichtet. Deshalb werden derivative Finanzinstrumente nur zur Absicherung von Grundgeschäften abgeschlossen.

Die Bewertung der Absicherungsinstrumente erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft, wobei die erfolgswirksame Verbuchung im Zeitpunkt der Realisierung des Grundgeschäfts erfolgt.

Eventualverpflichtungen und -forderungen

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

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen

Die langfristigen Verpflichtungen umfassen alle eingegangenen Verpflichtungen, die nicht innerhalb eines Jahres gekündigt werden können. Sie werden zum Nominalwert offengelegt.

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

0.1 Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen

Aus den Änderungen in den Swiss GAAP FER für das Jahr 2011 ergeben sich keine Anpassungen der Konzernrechnung SBB.

0.2 Änderungen im Konsolidierungskreis

Seit dem 1. Januar 2011 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Verkauf: Termini SA, Chiasso (Juni 2011)
- Fusion: LTI Tours Ltd, Luzern mit STC Switzerland Travel Center, Zürich (Januar 2011)
- Fusion: SBB Cargo GmbH, Duisburg mit SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg (Januar 2011)

0.3 Änderungen im Ausweis

Es wurden folgende Änderungen im Ausweis durchgeführt und zur besseren Vergleichbarkeit auch die Vorjahreszahlen angepasst:

- Der Erfolg aus der Veräußerung von Immobilien wird als betriebsfremdes Ergebnis ausgewiesen, da die Veräußerung von Immobilien nicht zur ordentlichen Geschäftstätigkeit der SBB gehört.
- In der Bilanz werden die Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur separat ausgewiesen.
- In der Geldflussrechnung werden die Leistungen des Bundes für die Abschreibung der Infrastruktur separat ausgewiesen.
- Die Segmentberichterstattung zeigt die wesentlichen Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung. Erstmals werden auch Angaben zum Geldfluss offengelegt.

0.4 Änderung von Schätzungen

Die Kriterien zur Bildung von Versicherungsrückstellungen bei Schadensreservierungen wurden präzisiert. Aufgrund von aktualisierten Erfahrungswerten wurden die Annahmen für die Berechnung von Schadensreservierungen angepasst (vgl. Anmerkung 26).

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2011	2010
Personenverkehr	2 731,6	2 623,0
davon Fernverkehr	2 076,2	1 998,0
davon Regionalverkehr	655,5	625,0
Güterverkehr	808,2	870,8
Betriebsleistungen	62,3	60,7
Infrastruktur (Trassenertrag)	73,3	68,7
Verkehrserträge	3 675,4	3 623,2

Der Personenverkehrsertrag hat dank gestiegener Nachfrage sowie den Tarifmassnahmen um CHF 108,6 Mio. (+4,1 %) zugenommen. Das Nachfragewachstum bei General- und Halbtaxabonnements flachte jedoch gegenüber den Vorjahren ab.

Der Rückgang bei den Güterverkehrserträgen um CHF 62,6 Mio. (–7,2 %) war insbesondere auf die weitere Abwertung des Euros, auf die Bereinigung von Bedienpunkten, auf eingebrochene Verkehrsleistungen in den Branchen Stahl und Holz/Papier sowie auf diverse Betriebseinschränkungen (Brand im Simplontunnel und Zugsentgleisung in Müllheim) zurückzuführen.

Aufgrund von höheren Deckungsbeiträgen und Mehrverkehren erhöhten sich die Trassenerträge.

2 Leistungen der öffentlichen Hand

Mio. CHF	2011	2010
Abteilungen für den regionalen Personenverkehr		
Bund	250,4	253,0
Kantone	324,8	303,4
Total Abteilungen für den regionalen Personenverkehr	575,1	556,4
Leistungen des Bundes an Infrastruktur der SBB AG aus Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	901,0	870,1
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	143,6	155,5
Betriebsbeitrag Infrastruktur	510,0	472,4
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 554,6	1 498,0
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	89,3	74,4
Kantone	14,2	7,5
Total Leistungen an sonderfinanzierten Investitionen	103,6	81,8
Abteilungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV		
Bund	28,8	26,2
Kantone	8,8	7,0
Total Abteilungen für Infrastruktur der Tochtergesellschaften	37,5	33,1
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	1 695,8	1 612,9
Abteilungen an Cargo für nicht alpenquerenden Schienengüterverkehr	25,6	22,4
Abteilungen Bund für Abfederung der Frankenstärke	7,9	0,0
Total Leistungen für den Güterverkehr	33,6	22,4
Leistungen der öffentlichen Hand	2 304,5	2 191,7

Die Abteilungen für die bestellten Leistungen des regionalen Personenverkehrs kompensieren die nicht durch Billetteinnahmen gedeckten Kosten. Die Leistungsverbesserungen im regionalen Personenverkehr wurden mit zusätzlichen CHF 18,7 Mio. (+3,4 %) abgegolten.

Die gesamten Leistungen der öffentlichen Hand für die Bahninfrastruktur nahmen um CHF 82,9 Mio. (+5,1 %) zu. Die Erhöhung deckt die Kosten zur Substanzerhaltung und des Unterhalts, welche als Folge des Infrastrukturausbaus und der stärkeren Nutzung des Bahnnetzes stets zunehmen und durch die Trassenerlöse nicht gedeckt sind.

Der internationale Güterverkehr hat aus dem Programm des Bundes zur Abfederung der Frankenstärke CHF 7,9 Mio. als einmaligen Betrag zur Kompensierung der auf die Euroschwäche zurückzuführenden Ertragseinbussen erhalten.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten ferner Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV («Vorteilsabgeltung») in der Höhe von CHF 41,0 Mio. (Vorjahr: CHF 41,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abteilungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

3 Mieterträge Liegenschaften

Die Mieterträge nahmen um CHF 21,3 Mio. (+6,4 %) zu. Massgeblich dafür waren die ununterbrochen hohe Nachfrage nach zentralen Standorten sowie Erweiterungen von Verkaufsflächen in Bahnhöfen der ganzen Schweiz. Diese positiven Entwicklungen kompensierten das abgeschwächte Umsatzwachstum bei den «RailCity»- und «Mehr Bahnhof»-Standorten.

4 Nebenerträge

Mio. CHF	2011	2010
Dienstleistungen	263,6	264,3
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	57,7	44,2
Erträge aus Vermietungen	86,8	72,8
Energieertrag	57,5	60,0
Geldwechsel	41,5	42,3
Provisionen	77,4	83,2
Drucksachen- und Materialverkäufe	38,3	36,8
Kostenbeteiligungen	129,1	108,7
Gewinn aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	18,3	9,7
Übrige Nebenerträge	86,1	116,4
Nebenerträge	856,3	838,4

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.3.

Zur Erhöhung der Nebenerträge gegenüber dem Vorjahr um CHF 17,9 Mio. (+2,1%) haben die vier Positionen Kostenbeteiligungen, Erträge aus Vermietungen, Wartungs- und Unterhaltsarbeiten sowie Gewinne aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen beigetragen. Demgegenüber haben die Übrigen Nebenerträge um CHF 30,3 Mio. (-26,0%) abgenommen. Mitverantwortlich ist die einmalige Anpassung der Annahmen für die Berechnung der Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber Reisenden ohne gültige Fahrscheine im Vorjahr.

5 Eigenleistungen

Mio. CHF	2011	2010
Investitionsaufträge	492,6	456,1
Lageraufträge	339,5	317,6
Eigenleistungen	832,1	773,7

Die Eigenleistungen erhöhten sich durch die Mehrleistungen, welche in den Investitionsvorhaben bei Infrastruktur erbracht wurden. Ferner wurde die Aufarbeitung von Anlageteilen für die Modernisierung und die Revision von InterCity-Neigezügen des Personenverkehrs verstärkt.

6 Materialaufwand

Infolge höherer Bau- und Unterhaltstätigkeiten nahm der Materialaufwand um CHF 47,8 Mio. gegenüber dem Vorjahr zu.

7 Personalaufwand

Mio. CHF	2011	2010
Lohnaufwand	2 848,6	2 800,0
Sozialversicherungsaufwand	510,1	527,1
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter AMC	14,5	17,3
Übriger Personalaufwand	180,9	132,7
Personalaufwand	3 554,3	3 477,1

Der Lohnaufwand hat sich durch neu geschaffene Arbeitsplätze und Lohnerhöhungen um CHF 48,6 Mio. (+1,7%) erhöht. Die Arbeitgeberanteile der Sanierungsbeiträge für die PK SBB haben den Sozialversicherungsaufwand in der Höhe von CHF 43,8 Mio. (Vorjahr: CHF 42,2 Mio.) belastet. Zur Kompensation der Sanierungsbeiträge wurden Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 in Anspruch genommen (vgl. Anmerkung 29). Der Übrige Personalaufwand ist durch die Bildung und Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen beeinflusst.

8 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2011	2010
Bahnbetriebsleistungen	232,3	259,3
Miete von Anlagen	47,6	47,0
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	493,9	449,7
Fahrzeugaufwand	107,2	133,9
Energieaufwand	138,6	135,4
Verwaltungsaufwand	88,8	96,8
Informatikaufwand	208,0	200,8
Werbeaufwand	64,8	63,2
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	81,4	75,2
Verlust aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	3,0	4,4
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	83,4	77,4
Übriger Betriebsaufwand	30,1	66,8
Sonstiger Betriebsaufwand	1 579,1	1 610,1

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.3.

Der sonstige Betriebsaufwand hat sich um CHF 31,0 Mio. (-1,9%) reduziert. Der Rückgang bei den Bahnbetriebsleistungen um CHF 27,0 Mio. (-10,4%) war massgeblich auf die Streichung unrentabler Verkehre im internationalen Güterverkehr zurückzuführen. Aufgrund tieferer Kosten beim Unterhalt von Fahrzeugen und bei der Fahrzeugmiete verzeichnete der Fahrzeugaufwand eine Abnahme von CHF 26,7 Mio. Erhöhte Unterhaltstätigkeiten der Bahninfrastruktur und Mehrleistungen für die Sicherheit führten zur Zunahme der Fremdleistungen um CHF 44,2 Mio. Der übrige Betriebsaufwand hat um CHF 36,7 Mio. abgenommen. Die Abnahme ist hauptsächlich auf die Auflösung von nicht mehr benötigten Versicherungsrückstellungen zurückzuführen (vgl. dazu Anmerkung 26). Demgegenüber stand die Bildung von Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken. Die in der Position «Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes» enthaltenen Aufwendungen basieren auf der für die öffentlichen Transportunternehmungen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung mit 3,7% auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

9 Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	2011	2010
Veränderungen Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	3,0	-1,2
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 536,7	1 437,2
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	83,6	73,9
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	50,5	98,5
Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen	1 673,8	1 608,4

Die Abschreibungen auf Sach- und Immateriellen Anlagen haben sich um CHF 109,2 Mio. erhöht. Diese Zunahme widerspiegelt die verstärkte Investitionstätigkeit in Infrastrukturvorhaben und Rollmaterial im Regional- und Fernverkehr.

Die Position Abschreibungen auf Restbuchwerten war im Vorjahr durch die einmalige Bereinigung von Anlagen in der Division Infrastruktur beeinflusst.

10 Finanzertrag

Mio. CHF	2011	2010
Finanzertrag Dritte	28,2	32,6
Finanzertrag assoziierte Gesellschaften	1,9	2,0
Finanz- und Beteiligungsertrag übrige Beteiligungen	0,6	0,6
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	6,7	5,8
Übriger Finanzertrag	57,5	106,0
Finanzertrag	94,9	147,0

Der Finanzertrag Dritte umfasst die Zinserträge aus Bank- und Postguthaben und aus den Darlehen, welche die SBB den diversen Eisenbahnerbaugenossenschaften gewährt.

Der Rückgang beim übrigen Finanzertrag resultierte primär aus tieferen Fremdwährungsgewinnen. Ferner ist im Berichtsjahr eine positive Bewertungsanpassung von Finanzanlagen enthalten (vgl. Anmerkung 21).

11 Finanzaufwand

Mio. CHF	2011	2010
Finanzaufwand Dritte	199,8	220,6
Finanzaufwand Aktionär	4,9	3,9
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	0,9	0,3
Übriger Finanzaufwand	139,5	116,9
Finanzaufwand	345,0	341,8

Die tiefen Marktzinsen führten zu einer tieferen Zinsbelastung aus den Finanzverbindlichkeiten.

Der Übrige Finanzaufwand umfasst Währungsverluste sowie Kosten für die vorzeitige Inanspruchnahme der Rückkaufsoption für geleaste Fahrzeuge im Betrag von CHF 78,1 Mio.

12 Betriebsfremdes Ergebnis

Mio. CHF	2011	2010
Gewinn aus Veräusserung von Immobilien	67,1	82,9
Verlust aus Veräusserung von Immobilien	-0,1	0,0
Betriebsfremdes Ergebnis	66,9	82,9

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.3.

Die Gewinne dienen vollumfänglich der Verzinsung und Amortisation der für die Sanierung der Pensionskasse SBB aufgenommenen Darlehen.

13 Ertragssteuern

Mio. CHF	2011	2010
Laufende Ertragssteuern	6,6	12,0
Latente Ertragssteuern	0,0	2,5
Ertragssteuern	6,6	14,5

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von Tochtergesellschaften beträgt CHF 4,1 Mio. (Vorjahr: CHF 5,1 Mio.).

Mit Ausnahme der Nebenbetriebe und Liegenschaften, die nicht im Zusammenhang mit der konzessionierten Transporttätigkeit stehen, ist die SBB AG auf Bundes- und kantonaler Ebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit. Infolge tieferer steuerbarer Gewinne bei Tochtergesellschaften und der Auflösung nicht mehr benötigter Steuerabgrenzungen reduzierte sich der Ertragssteueraufwand auf CHF 6,6 Mio.

14 Minderheitsanteile

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Stand 1.1.	79,5	82,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,1
Dividende	-0,4	-3,2
Veränderung Minderheitsanteile	9,9	-1,2
Gewinnanteil	1,1	1,7
Fremdwährungsdifferenzen	-0,8	0,0
Stand 31.12.	89,4	79,5

Mit der neuen strategischen Ausrichtung des internationalen Güterverkehrs hat sich die Hupac AG an der SBB Cargo International AG mit 25 % beteiligt. Ferner wurden 10 % Anteile an der STC Switzerland Travel Centre AG veräussert. Daraus resultiert eine Veränderung der Minderheitsanteile von CHF 9,9 Mio.

15 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Kassa	44,3	38,1
Post	126,2	254,7
Banken	115,6	226,2
Festgelder	129,1	10,2
Transferkonten	-132,9	-49,7
Flüssige Mittel	282,2	479,4

16 Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen

Die Position enthält kurzfristige Festgeldanlagen von CHF 185,0 Mio. Weiter umfasst diese Position Wertschriften und kurzfristige Baukredite, welche die SBB den Eisenbahnerbaugenossenschaften gewährt hat.

17 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	807,4	759,1
gegenüber assoziierten Gesellschaften	33,3	37,7
Wertberichtigungen	-35,6	-34,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	805,1	762,0

Der Bestand der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hat aufgrund der für den Bau der Durchmesserlinie Zürich (DML) in Rechnung gestellten Beiträge an die öffentliche Hand zugenommen. Weiter umfasst die Position Forderungen für Abonnemente im Personenverkehr, Leistungen des Güterverkehrs sowie Infrastrukturbenutzung.

18 Andere Forderungen

Die anderen Forderungen beinhalten Vorsteuerguthaben aus Mehrwertsteuer, Verrechnungsteuerguthaben, Vorauszahlungen an Lieferanten und die Abgrenzung von Versicherungsprämien.

19 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Warenvorräte	492,0	503,2
Angefangene Arbeiten	22,8	30,5
Wertberichtigungen	-198,0	-200,3
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	316,8	333,3

20 Aktive Rechnungsabgrenzungen

Die Aktiven Rechnungsabgrenzungen umfassen die noch nicht abgerechneten Leistungen mit anderen Verkehrsunternehmen sowie weitere abgegrenzte Verkehrserträge. Ferner enthält die Position Guthaben aus Leistungsvereinbarungen und Marchzinsen auf Finanzforderungen.

21 Finanzanlagen

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber assozierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorgeein- richtungen	Total
Nettobuchwert 1.1.2010	447,1	87,4	645,9	51,1	0,5	1 232,1
Anschaffungswerte						
Stand 1.1.2010	454,0	87,4	672,9	51,1	0,5	1 265,9
Bewertungsänderung	8,0	1,0	-5,4	0,0	0,0	3,7
Zugänge	5,8	37,5	33,4	6,3	1,8	84,7
Abgänge	-5,4	-0,9	-37,9	-7,9	0,0	-52,1
Umbuchungen	0,0	0,0	6,1	0,0	0,0	6,1
Stand 31.12.2010	462,5	125,0	669,0	49,4	2,3	1 308,3
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.2010	-6,9	0,0	-27,0	0,0	0,0	-33,9
Zugänge	-0,2	0,0	0,0	0,0	-1,0	-1,2
Abgänge	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
Stand 31.12.2010	-7,1	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-33,9
Nettobuchwert 31.12.2010	455,4	125,0	643,3	49,4	1,3	1 274,4
Anschaffungswerte						
Stand 1.1.2011	462,5	125,0	669,0	49,4	2,3	1 308,3
Bewertungsänderung	14,6	1,2	0,5	0,0	0,0	16,3
Zugänge	13,9	0,0	55,3	0,0	0,0	69,2
Abgänge	-22,7	-0,1	-27,2	-1,6	-0,1	-51,6
Umbuchungen	-185,0	0,0	-3,9	0,0	0,0	-188,9
Stand 31.12.2011	283,2	126,0	693,7	47,9	2,3	1 153,2
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.2011	-7,1	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-33,9
Zugänge	-3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,0
Abgänge	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Stand 31.12.2011	-9,7	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-36,4
Nettobuchwert 31.12.2011	273,6	126,0	668,0	47,9	1,2	1 116,7

In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 36,8 Mio. (Vorjahr: CHF 32,9 Mio.) enthalten.

Die Wertschriften des Anlagevermögens beinhalten langfristig strukturierte Finanzanlagen, die im Zusammenhang mit Rückkaufoptionen für Leasinggüter stehen. Im Berichtsjahr wurde ein Teil der Rückkaufoptionen vorzeitig eingelöst. Die Finanzanlagen, die diesen gegenüber standen, wurden dabei um CHF 12,0 Mio. aufgewertet.

Bei strukturierten Finanzanlagen, bei denen die Rückkaufoptionen noch nicht in Anspruch genommen wurden, sind die Leasingverbindlichkeiten kongruent abgebildet. Daher haben Wertschwankungen keinen Ergebniseffekt.

Die Darlehen gegenüber Dritten umfassen die Darlehen, welche die SBB an Eisenbahnerbaugenossenschaften gewährt.

Die Umbuchungen betreffen Finanzanlagen, die in den nächsten zwölf Monaten fällig werden. Sie sind in den kurzfristigen Finanzforderungen ausgewiesen.

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften

	Anteiliges Eigenkapital
Nettobuchwert 1.1.2011	125,0
Erhaltene Dividenden	-4,7
Anteile am Ergebnis	5,8
Abgänge	-0,1
Nettobuchwert 31.12.2011	126,0

Der Abgang von CHF 0,1 Mio. stammt aus dem Verkauf der Termi SA.

22 Sachanlagen und Anlagen im Bau

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Anlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Nettobuchwert 1.1.2010	6 126,5	11 510,3	1 774,4	1 616,6	2 147,7	23 175,4	4 979,3	28 154,7
Anschaffungswerte								
Stand 1.1.2010	14 299,2	18 187,8	5 639,8	1 639,0	3 965,0	43 730,7	4 991,4	48 722,1
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,4	-0,8	0,0	-0,8
Investitionen	1,2	0,0	3,0	0,2	0,9	5,3	2 583,3	2 588,6
Abgänge Anlagen	-363,6	-303,7	-256,5	-18,9	-25,1	-967,8	-2,3	-970,2
Umbuchungen	509,1	1 357,8	433,0	10,7	107,7	2 418,3	-2 424,0	-5,7
Stand 31.12.2010	14 445,9	19 241,9	5 818,9	1 631,0	4 048,1	45 185,8	5 148,3	50 334,0
davon Leasing	1 631,4					1 631,4		1 631,4
davon Renditeobjekte				102,8	36,5	139,3		139,3
davon unbebaute Grundstücke				56,4		56,4		56,4
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1.1.2010	-8 172,7	-6 677,5	-3 865,4	-22,4	-1 817,3	-20 555,3	-12,1	-20 567,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3	0,5	0,0	0,5
Planmässige Abschreibungen	-494,9	-604,5	-229,8	0,0	-91,8	-1 421,1	0,0	-1 421,2
Wertbeeinträchtigungen	-6,4	-7,7	0,0	-1,9	0,0	-16,0	0,0	-16,0
Abgänge	349,5	254,5	217,3	1,4	15,6	838,3	0,0	838,3
Umbuchungen	-0,6	0,9	-1,0	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Stand 31.12.2010	-8 325,1	-7 034,2	-3 878,7	-22,9	-1 893,3	-21 154,3	-12,1	-21 166,4
davon Leasing	-900,8					-900,8		-900,8
davon Renditeobjekte					-7,0	-7,0		-7,0
davon unbebaute Grundstücke				-1,0		-1,0		-1,0
Nettobuchwert 31.12.2010	6 120,8	12 207,6	1 940,2	1 608,1	2 154,8	24 031,5	5 136,2	29 167,7
Anschaffungswerte								
Stand 1.1.2011	14 445,9	19 241,9	5 818,9	1 631,0	4 048,1	45 185,8	5 148,3	50 334,0
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Investitionen	20,6	1,6	1,6	0,0	0,5	24,2	2 244,4	2 268,6
Abgänge Anlagen	-299,4	-218,3	-87,8	-13,7	-24,6	-643,9	-0,8	-644,7
Umbuchungen	567,0	1 047,2	413,9	8,9	240,5	2 277,5	-2 295,6	-18,1
Stand 31.12.2011	14 734,1	20 072,4	6 146,5	1 626,2	4 264,4	46 843,5	5 096,2	51 939,8
davon Leasing	1 113,4					1 113,4		1 113,4
davon Renditeobjekte				106,6	72,0	178,6		178,6
davon unbebaute Grundstücke				51,7		51,7		51,7
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1.1.2011	-8 325,1	-7 034,2	-3 878,7	-22,9	-1 893,3	-21 154,3	-12,1	-21 166,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-499,1	-657,4	-255,6	0,0	-101,2	-1 513,2	0,0	-1 513,2
Wertbeeinträchtigungen	-20,9	0,0	-0,4	-0,8	-1,4	-23,5	0,0	-23,5
Abgänge	294,9	180,3	77,9	1,1	18,8	573,0	0,8	573,8
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,3	0,0	-5,1	-5,5	5,7	0,2
Stand 31.12.2011	-8 550,1	-7 511,3	-4 057,1	-22,7	-1 982,2	-22 123,4	-5,6	-22 129,0
davon Leasing	-734,5					-734,5		-734,5
davon Renditeobjekte					-8,2	-8,2		-8,2
davon unbebaute Grundstücke				-1,0		-1,0		-1,0
Nettobuchwert 31.12.2011	6 184,0	12 561,1	2 089,4	1 603,5	2 282,2	24 720,1	5 090,6	29 810,8

In den Anlagen im Bau sind CHF 853,7 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 876,2 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen vom Bund für Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in der Höhe von CHF 68,2 Mio. (Vorjahr: CHF 83,5 Mio.) enthalten.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten: Es wurden Anlagen im Bau in der Höhe von CHF 22,4 Mio. eingebucht (Vorjahr: CHF 2,3 Mio. ausgebucht).

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 18,3 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 15,3 Mio.).

Angaben zur Wertbeeinträchtigung: Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen nach Swiss GAAP FER 18.

Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist in erster Linie auf den Bau von Infrastrukturanlagen (wie Durchmesserlinie Zürich und Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz in der Ostschweiz), auf Oberbauerneuerungen, auf die Beschaffung von Rollmaterial im Regional- und Fernverkehr sowie auf den Neu- und Umbau von Anlageobjekten und Bahnhöfen (Zürich Europaallee, RailCity Genf, Basel Südpark) zurückzuführen.

23 Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2010	0,0	125,8	165,0	152,6	443,3
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2010	11,2	219,5	551,3	152,6	934,6
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Zugänge	0,5	0,1	0,2	131,7	132,5
Abgänge	-0,1	-0,2	-11,7	0,0	-11,9
Umbuchungen	0,0	16,6	111,0	-121,3	6,3
Stand 31.12.2010	11,6	236,0	650,8	163,0	1 061,4
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1. 1. 2010	-11,2	-93,7	-386,4	0,0	-491,3
Planmässige Abschreibungen	-0,2	-10,4	-63,3	0,0	-73,9
Abgänge	0,1	0,0	11,1	0,0	11,2
Stand 31.12.2010	-11,3	-104,1	-438,6	0,0	-553,9
Nettobuchwert 31.12.2010	0,3	131,9	212,3	163,0	507,5
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2011	11,6	236,0	650,8	163,0	1 061,4
Änderung Konsolidierungskreis	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2
Zugänge	0,0	0,1	0,5	221,7	222,3
Abgänge	0,0	-0,2	-25,4	0,0	-25,6
Umbuchungen	0,0	12,5	97,4	-92,2	17,8
Stand 31.12.2011	11,5	248,4	723,3	292,6	1 275,7
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1. 1. 2011	-11,3	-104,1	-438,6	0,0	-553,9
Änderung Konsolidierungskreis	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Planmässige Abschreibungen	-0,2	-10,2	-73,3	0,0	-83,6
Abgänge	0,0	0,2	25,1	0,0	25,3
Stand 31.12.2011	-11,3	-114,1	-486,7	0,0	-612,1
Nettobuchwert 31.12.2011	0,2	134,3	236,5	292,6	663,6

In den Anlagen im Bau sind CHF 103,1 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 20,6 Mio.).

Die Kategorie Rechte beinhaltet Rechte an internationalen Kooperationsverkehren, Wassernutzungskonzessionen, Baurechte und Rechte an Untertunnelungen, Durchleitungen usw. Die Anlagen im Bau umfassen Softwareprojekte und Anzahlungen für Wassernutzungskonzessionen.

24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	744,3	798,2
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,8	1,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	745,1	800,0

Die Abnahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten ist primär auf tiefere Verbindlichkeiten gegenüber ausländischen Bahnen zurückzuführen.

25 Passive Rechnungsabgrenzung

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Abgrenzung Fahrausweise	674,8	672,2
Abgrenzung Zinsaufwendungen	38,8	38,7
Übrige Abgrenzungen	677,0	649,5
Passive Rechnungsabgrenzung	1 390,6	1 360,4

Die Position «Abgrenzung Fahrausweise» umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der im Umlauf befindlichen General-, Halbtax- und Streckenabonnemente. Auf eine Abgrenzung von Einzelfahrkarten wird verzichtet.

Die übrigen Abgrenzungen enthalten Anteile an Einnahmen von Verkaufspunkten wie Billettschaltern und -automaten, die anderen konzessionierten Transportunternehmungen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Kreditorenrechnungen und Steuerabgrenzungen.

26 Rückstellungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Rückstellungen	269,4	310,5
Langfristige Rückstellungen	310,5	372,6
Rückstellungen	580,0	683,1

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Sanierung Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruk- turierung	Langfristige Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1.1.2010	1,6	72,6	215,7	105,4	132,8	4,5	238,6	771,3
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,4	-0,6
Bildung	0,0	0,3	0,0	-0,8	34,5	3,2	76,1	113,2
Inanspruchnahme	-1,2	-4,9	-6,2	-7,1	-23,9	-0,7	-27,4	-71,3
Auflösung	0,0	-6,5	0,0	0,0	-53,3	0,0	-67,7	-127,5
Umbuchung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,9	-1,9
Bestand 31.12.2010	0,4	61,5	209,5	97,3	90,0	6,9	217,3	683,1
davon kurzfristig	0,0	14,3	16,8	97,3	34,7	0,0	147,4	310,5
davon langfristig	0,3	47,3	192,7	0,0	55,3	6,9	69,9	372,6
Bestand 1.1.2011	0,4	61,5	209,5	97,3	90,0	6,9	217,3	683,1
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,1	-0,3
Bildung	0,1	0,0	0,0	4,7	17,7	0,6	67,4	90,5
Inanspruchnahme	0,0	-4,9	-6,2	-3,8	-33,6	-0,6	-42,9	-92,0
Auflösung	0,0	-0,5	0,0	0,0	-14,2	0,0	-86,7	-101,4
Bestand 31.12.2011	0,4	56,1	203,4	98,2	59,8	7,0	155,1	580,0
davon kurzfristig	0,0	4,0	16,5	98,0	21,6	0,0	129,2	269,3
davon langfristig	0,4	52,2	186,9	0,0	38,2	7,0	25,9	310,5

Zu Änderungen von Schätzungen verweisen wir auf Anmerkung 0.4.

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaltlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Jahr 2011 wurden CHF 4,9 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet.

Zur Sanierung des Energiebereichs wurden im Berichtsjahr CHF 6,2 Mio. der Rückstellung in Anspruch genommen.

Reorganisationen und Restrukturierungen, die in den Divisionen Güterverkehr, Immobilien und Konzernbereiche im Jahr 2011 beschlossen wurden, führten zur Bildung von Restrukturierungsrückstellungen in der Höhe von CHF 17,7 Mio. Für laufende Restrukturierungen, vor allem bei den Divisionen Güterverkehr und Infrastruktur, wurden CHF 33,6 Mio. verwendet und CHF 14,2 Mio. aufgelöst.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle.

Infolge Neubeurteilung konnte eine Versicherungsrückstellung für Sonderrisiken in der Höhe von CHF 50,0 Mio. aufgelöst werden. Es hat sich gezeigt, dass aufgrund der vorliegenden langjährigen Schadenstatistiken bis anhin nicht oder nur schwer versicherbare Risiken transferiert werden konnten. Ferner wurden die Kriterien zur Bildung von Schadensreservierungen überarbeitet, sodass Versicherungsrückstellungen von CHF 15,1 Mio. freigesetzt und aufgelöst wurden. Für neue Schäden im Jahr 2011 wurden CHF 48,6 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 38,1 Mio. in Anspruch genommen.

27 Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten	582,6	319,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	2 325,1	2 234,1
Leasingverbindlichkeiten	906,3	1 471,8
Obligationenanleihen	150,0	150,0
Personalkasse	1 659,9	1 631,1
Darlehen von Dritten	27,5	24,0
Darlehen von Bund (kommerziell)	590,0	240,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 723,3	1 980,8
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	7 382,1	7 731,8
Finanzverbindlichkeiten	7 964,6	8 051,7

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 380,0 Mio. Leasingverbindlichkeiten in langfristige Bankverbindlichkeiten umgewandelt. Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF -101,2 Mio. (Vorjahr: CHF -17,7 Mio.).

Die verzinsliche Verschuldung konnte im Berichtsjahr um CHF 87,1 Mio. auf CHF 7964,6 Mio. reduziert werden.

Das PK-Darlehen nahm durch Amortisationszahlungen um CHF 257,5 Mio. ab. Zur Sicherung des Darlehens von der Pensionskasse SBB wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen der SBB RailCitys Basel, Bern und Zürich mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse zedert.

Im Rahmen der ordentlichen Amortisationen von Leasingverbindlichkeiten wurden CHF 230 Mio. zurückbezahlt. Die Leasingverbindlichkeiten dienen der Finanzierung von Fahrzeugen im Personenverkehr.

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

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Personalkasse beinhalten Sparguthaben von aktiven und ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB. Zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit wurden die rückzahlbaren und verzinslichen (kommerziellen) Darlehen des Bundes auf CHF 590,0 Mio. erhöht.

28 Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen von Bund (unverzinst)	0,4	0,4
Darlehen von Kantonen (unverzinst)	55,2	22,5
Total kurzfristige Darlehen	55,6	22,9
Langfristige Darlehen		
Darlehen von Bund (unverzinst)	9 829,8	9 401,9
Darlehen von Kantonen (verzinst)	15,9	15,9
Darlehen von Kantonen (unverzinst)	815,9	702,5
Total langfristige Darlehen	10 661,6	10 120,2
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	10 717,1	10 143,1

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.3.

Zur Veränderung der Darlehen von Aktionär Bund wird auf die Zusammenstellung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verwiesen (siehe unten).

Die Zunahme der unverzinsten Darlehen gegenüber Kantonen betrifft mehrheitlich die Durchmesserlinie Zürich.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastruktur Grundbedarf	3 060,7	2 901,2
Variabel verzinsliche Darlehen FinöV-Fonds	6 110,6	6 008,1
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastrukturfonds	416,3	268,2
Variabel verzinsliche Darlehen von Tochtergesellschaften	242,5	224,8
Kommerzielle Darlehen	590,0	240,0
Total	10 420,2	9 642,3

Das Darlehen zur Deckung des Grundbedarfs der Infrastruktur hat im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2011–2012 um CHF 159,5 Mio. zugenommen. Mit dieser Finanzierung werden kleinere Erweiterungsinvestitionen abgegolten.

Die Erhöhung des Darlehens aus dem FinöV-Fonds ist primär auf die Zunahme der Sonderfinanzierungen für die Investitionen zur Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz HGV zurückzuführen.

Die verschiedenen Projekte zur Entlastung des Agglomerationsverkehrs, insbesondere die Durchmesserlinie Zürich DML, führten zur Zunahme der Darlehen aus dem Infrastrukturfonds.

Die Zunahme der Darlehen Tochtergesellschaften resultierte vor allem aus Darlehenserhöhungen an die Zentralbahn AG für den Ausbau der S-Bahn im Raum Luzern und in der Zentralschweiz.

Zur Ablösung von EUROFIMA-Darlehen zur Finanzierung von Rollmaterial im Regionalverkehr wurden die kommerziellen Darlehen des Bundes um CHF 350,0 Mio. erhöht.

29 Andere Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	117,1	112,6
Übrige Verbindlichkeiten	59,5	18,9
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	176,6	131,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Langfristige Erlösabgrenzungen	107,3	137,7
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	1 855,1	1 887,0
Total Andere langfristige Verbindlichkeiten	1 962,3	2 024,7
Andere Verbindlichkeiten	1 962,3	2 156,2

Im Zusammenhang mit der vorzeitigen Einlösung von Rückkaufsoptionen auf Fahrzeugen wurden CHF 27,5 Mio. Erlösabgrenzungen aufgelöst. Ab 1.7.2011 wurde im Umfang der Sanierungsleistungen der SBB Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 in Anspruch genommen (CHF 31,9 Mio.).

30 Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Abnahme Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen	4,4	0,4
Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-43,0	-60,9
Abnahme Warenvorräte und angefangene Arbeiten	16,5	25,6
Zunahme übriges Umlaufvermögen	-40,8	-5,4
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-54,9	25,8
Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	50,6	63,4
Veränderung Nettoumlaufvermögen	-67,2	48,8

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungs- verzicht	Bilanz	Bildung 2011	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand
Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2011		31.12.2010	2011	2010
Vorsorgeeinrichtungen	1,8	-1,0	0,8	0,0	0,8	0,0	1,0
Total	1,8	-1,0	0,8	0,0	0,8	0,0	1,0

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/ Unterdeckung	Wirtschaft- licher Anteil der Organisation	Wirtschaft- licher Anteil der Organisation	Erfolgswirk- same Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand
Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010			2011	2010
Patronale Fonds	0,4	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	0,0	0,0	0,0	-6,8	-6,8	-7,9
Vorsorgepläne mit Überdeckung ¹	1,5	0,0	0,0	0,0	-5,7	-5,7	-5,5
Vorsorgepläne mit Unterdeckung	-521,0	-1 855,1	-1 887,0	31,9	-288,6	-256,7	-279,3
Total	-519,0	-1 855,1	-1 887,0	31,9	-301,1	-269,1	-292,7

¹ Aus den Überdeckungen resultiert kein wirtschaftlicher Nutzen für die Gesellschaften.

Zur Sanierung der Pensionskasse SBB wurde ein umfassendes Programm verabschiedet. Das Sanierungsprogramm wird über zehn Jahre umgesetzt und beruht auf drei Pfeilern mit Beiträgen der SBB als Arbeitgeberin, der Arbeitnehmer als Versicherte und des Bundes.

1. Pfeiler, Sanierungsteil durch die SBB: Die SBB hat in den Jahren 2007 und 2010 einmalige Sanierungsbeiträge zugunsten der PK SBB in der Höhe von CHF 2431 Mio. geleistet. Die erste Sanierungsleistung erfolgte dabei über eine Zahlung von CHF 1493 Mio. im Jahr 2007 und die 2. Sanierungsleistung über eine Zahlung von CHF 938 Mio. im Jahr 2010. Die SBB leistete und leistet ferner paritätische Sanierungsbeiträge, aktuell in der Höhe von 2,5% des beitragspflichtigen Lohns.
2. Pfeiler, Sanierungsanteil durch die Versicherten: Die Versicherten haben massgebliche Leistungsabbauten hingenommen, indem die PK vom Leistungs- auf das Beitragsprimat umgestellt und das Rentenzialter per 1. Juli 2010 von 63,5 auf 65 Jahre erhöht wurde. Das Sparkapital wurde im Jahr 2009 nicht und in den Jahren 2007/2008 sowie ab 2010 nur mit der Mindestverzinsung gemäss BVG verzinst. Die Rentner verzichten ferner seit Jahren auf einen Teuerungsausgleich auf den Renten. Die Versicherten leisten ebenfalls paritätische Sanierungsbeiträge von 2,5% des beitragspflichtigen Lohns.
3. Pfeiler, Sanierungsanteil des Bundes: Dieser Pfeiler des Sanierungskonzeptes beruht auf dem Sanierungsbeitrag des Bundes. Die Räte haben 2011 dem Bundesbeitrag von CHF 1148 Mio. zugestimmt. Nach Überweisung des Betrages per Ende Dezember 2011 an die PK SBB erhöhte sich die Deckung der Pensionskasse auf 96,4% (Vorjahr 91,7%).

Damit ist die Pensionskasse aber weiterhin nicht nachhaltig saniert, und es sind weitere Anstrengungen zur Sanierung nötig. Bis zum Abschluss der nachhaltigen Sanierung, welche die Äufnung einer Wertschwankungsreserve voraussetzt, bleibt die Position Passiven aus Vorsorgeverpflichtungen FER 16 mit Ausnahme der Inanspruchnahme für die laufenden Sanierungen bestehen.

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2011	31.12.2010
Finanzverbindlichkeiten	27	7 964,6	8 051,7
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	28	10 717,1	10 143,1
Total Finanzverbindlichkeiten		18 681,8	18 194,7
./. Flüssige Mittel, Kurzfristige Finanzforderungen und Wertschriften		-691,2	-910,2
Nettoverschuldung		17 990,5	17 284,6
Veränderung gegenüber Vorjahr		706,0	1 764,7

Die Nettoverschuldung hat im Berichtsjahr um CHF 706,0 Mio. (+4,1%) zugenommen. Die Zunahme umfasst Darlehen von Bund und Kantonen, die im Umfang von CHF 574,0 Mio. Mittel für die Finanzierung von Investitionen in bestellte Infrastrukturprojekte zur Verfügung gestellt haben.

Weitere Angaben

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	6,4	4,7
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge	1 576,1	1 417,9
Verpfändete Aktiven	223,0	180,2
Weitere quantifizierbare Verpflichtungen	271,5	280,1
Total	2 077,1	1 882,8

Die SBB haben als Sicherheit für Kredite von EUROFIMA Fahrzeuge zum Nettobuchwert von CHF 1576,1 Mio. in die Finanzierung eingebunden.

Die weiteren quantifizierbaren Verpflichtungen umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital von Beteiligungen, Finanzierungsverpflichtungen, Rückzahlungsverpflichtungen bei einfachen Gesellschaften und Prozessrisiken.

Die verpfändeten Aktiven stehen im Zusammenhang mit der Finanzierung von Fahrzeugbeschaffungen für den internationalen Reiseverkehr.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Investitionsverpflichtungen	5 913,4	5 442,9
Energieabnahmeverpflichtungen	1 170,8	1 174,0
Übrige	943,1	770,5
Total	8 027,4	7 387,4

Die SBB ist an diversen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften, die zur Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

Die Zunahme von CHF 470,5 Mio. (+8,6%) bei den Investitionsverpflichtungen ist im Wesentlichen auf Fahrzeugbeschaffungen im Personenverkehr, Infrastrukturprojekte sowie auf den Energiebereich zurückzuführen.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Fällig innerhalb eines Jahres	5,1	6,8
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	1,9	4,4
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	0,7	1,2
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	0,1	0,0
Total	7,7	12,4

Eventualforderungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Erhaltene Bürgschaften und Garantieforderungen	1 452,4	1 370,9
Total	1 452,4	1 370,9

Die Zunahme beruht hauptsächlich auf Gewährleistungsgarantien im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen.

Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2,2	0,9
Langfristige Verbindlichkeiten	1 723,3	1 980,8
Total	1 725,4	1 981,7

Das Darlehen gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung stammt aus den in den Jahren 2007 und 2010 beschlossenen Sanierungspaketen. Im Berichtsjahr wurden Amortisationszahlungen in der Höhe von CHF 257,5 Mio. geleistet.

Obligationenanleihen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
2,375%-Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2006 bis 2018	150,0	150,0
Total	150,0	150,0

Übersicht öffentliche Hand

Der Bund hält 100% der Aktien der SBB AG. Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 2452,8 Mio. (Vorjahr: CHF 2162,8 Mio.) von seinem Aktionär für bestellte Leistungen im regionalen Personenverkehr, für Güterverkehrsleistungen zur Unterstützung der Erreichung des Verlagerungsziels sowie für Investitionen in das Bahnnetz inklusive seines Unterhalts und Betriebs erhalten.

Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2011	2010
Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr	250,4	253,0
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	901,0	870,1
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	143,6	155,5
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	510,0	472,4
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	89,3	74,4
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	28,8	26,2
Abgeltungen an Cargo für nicht alpenquerenden Schienengüterverkehr	25,6	22,4
Abgeltungen Bund für Abfederung der Frankenstärke	7,9	0,0
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	1 956,7	1 873,9
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	427,9	205,4
A-fonds-perdu-Beiträge FinöV-Fonds Lärmschutz/Behindertengesetz	68,2	83,5
Total Leistungen Bund	2 452,8	2 162,8
Zusätzlich haben die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr	324,8	303,4
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	14,2	7,5
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	8,8	7,0
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	347,8	317,9
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	146,1	205,8
Total Leistungen Kantone	493,9	523,7
Total Leistungen der öffentlichen Hand	2 946,7	2 686,5

Für Detailangaben zu den Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verweisen wir auf die Aufstellung in Anmerkung 28. Betreffend die Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) verweisen wir auf Anmerkung 2.

Finanzinstrumente

Das langfristig ausgelegte Investitionsprogramm der SBB im Zusammenhang mit Rollmaterialbeschaffungen und Immobilienentwicklungsprojekten wird möglichst fristenkongruent refinanziert.

Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen abgesichert. Variabel verzinsten Finanzierungen werden in der Regel mit Zinssatzswaps abgesichert. Zukünftige geplante Finanzierungen werden mittels bereits heute abgeschlossener Zinssatzswaps abgesichert. Zu einem kleineren Teil werden auch Optionsstrategien eingesetzt.

Währungsabsicherungen werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Kurzfristiger Liquiditätsbedarf und Geldflüsse aus dem Tagesgeschäft werden im Konzern ausgeglichen, und nur Fremdwährungsrisiken der verbleibenden Nettopositionen werden im Markt abgesichert. Im Zusammenhang mit der Sicherung der Energiebeschaffung zu stabilen Preisen wurden 2011 sowohl Termingeschäfte als auch in geringem Ausmass Optionen eingesetzt.

Zur Absicherung der Fremdwährungs-, Zins- und Energiepreisisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

Instrument	Motiv	31.12.2011			31.12.2010		
		Kontraktvolumen	Werte aktiv	Werte passiv	Kontraktvolumen	Werte aktiv	Werte passiv
Mio. CHF							
Währungen	Absicherung	259,3	1,1	13,7	254,1	0,0	15,8
Zinsen	Absicherung	2 229,0	9,8	431,2	2 067,7	2,0	263,0
Übrige Basiswerte	Absicherung	8,5	0,0	0,0	22,4	0,1	0,0
Total		2 496,9	10,9	444,9	2 344,2	2,2	278,8

Die als Folge der Finanzkrise veränderten Marktbedingungen mit stark gesunkenen Langfristzinsen, hohen Volatilitäten und hoher Unsicherheit bezüglich der mittel- und langfristigen Entwicklung haben zu einer noch vorsichtigeren Finanzierungspolitik der SBB geführt.

Neue Finanzierungen wurden weitgehend in Form von langfristigen Festzinskrediten aufgenommen. Variabel verzinsliche Finanzierungen sind über Zinssatzswaps abgesichert.

Die Marktbewertung der Zinsabsicherungsinstrumente hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verschlechtert. Dies ist auf den Rückgang insbesondere der langfristigen Zinsen im schweizerischen Zinsniveau zurückzuführen.

Konzerninterne Absicherung von Transaktionsrisiken

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken. Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über Corporate Treasury abgesichert.

Aus der konzerninternen Fremdwährungsabsicherung resultierten im Berichtsjahr folgende erfolgswirksame Effekte auf die Divisionen:

Mio. CHF	2011	2010
Personenverkehr	-7,4	-20,0
Güterverkehr	20,3	17,7
Infrastruktur	-11,3	-11,1
Immobilien	-0,1	0,0

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Risikomanagement

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB betreiben ein an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Konzernleitung ausgerichtetes und auf die Mittelfristige Unternehmensplanung abgestimmtes konzernweites Risikomanagement.

Die Führungskräfte der SBB sind als Risk-Owner für die operative Umsetzung des Risikomanagements in den Divisionen und Fachführungsfunktionen verantwortlich, das heisst für die regelmässige und systematische Erfassung, Bewertung, Kontrolle und Steuerung der mit ihrem Geschäft verbundenen Risiken.

Corporate Risk Management

Die Risikoeinschätzung der Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report. Dieser umfasst die wichtigsten Risikopositionen des Konzerns und zeigt den aktuellen Stand der Massnahmenumsetzung zur Steuerung der Toprisiken auf. Eine vom Konzern vorgegebene Risikolandschaft und Risikobeurteilungsmatrix bildet dabei den Massstab für eine standardisierte Risikobeurteilung und -berichterstattung.

Die Risikomanagementinstrumente sind in Übereinstimmung mit der Risk Policy SBB und deren Ausführungsbestimmungen implementiert.

Der Verwaltungsrat hat am 13. 12. 2011 den Corporate Risk Report 2011 genehmigt.

Risikomanagement in den Tochtergesellschaften

Die Tochtergesellschaften der SBB sind im Risikomanagementprozess der Divisionen eingebunden, denen sie organisatorisch zugeordnet sind. Die für die jeweiligen Beteiligungs- oder Tochtergesellschaften verantwortliche Organisationseinheit der SBB stellt sicher, dass konzernrelevante Risiken an die Konzernleitung und den Verwaltungsrat der SBB berichtet werden.

Das interne Kontrollsystem der SBB, angelehnt an das COSO Framework, stellt sicher, dass die Finanzprozesse jährlich durch die Prozess-Owner einer Risikobewertung unterzogen werden.

Mit der vorliegenden Jahresrechnung 2011 sind folgende spezifische Finanzrisiken verbunden:

Marktrisiken

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit ist die SBB Finanzrisiken wie Liquiditäts-, Gegenparti-, Kredit-, Währungs-, Zinsänderungs- und Energiepreisschwankungsrisiken ausgesetzt.

Währungsrisiken

Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über die Corporate Treasury abgesichert. Corporate Treasury sichert die Währungsrisiken ihrerseits bei ausgesuchten Banken ab. Sie führt ein internes und externes Limitensystem und prüft dessen Einhaltung.

Zinsänderungsrisiken

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Anlageerträge und Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird von Corporate Treasury durch Abstimmung der Fälligkeitsprofile und durch Beeinflussung des Mixes aus langfristigen festverzinslichen Finanzierungstranchen und variablen Finanzierungen, kombiniert mit zusätzlichen Absicherungsinstrumenten (Swaps), gemanagt.

Energiepreisisiken

Durch die Verkäufe von Energieüberschüssen und Zukäufe zur Überbrückung von Stromspitzenbedarfszeiten unterliegt die SBB trotz weitgehender Selbstversorgung teilweise den Preisschwankungen am Energiemarkt. Dieses Risiko wird durch Termingeschäfte, Swaps und Forwards sowie in geringem Umfang durch Optionen auf künftigen Energiepreisen limitiert.

Gegenparteirisiken/Kreditrisiken

Das Kreditrisiko stellt das Risiko möglicher Verluste dar, welche dadurch entstehen, dass Gegenparteien ihren Verbindlichkeiten nicht mehr nachkommen. Zur Minimierung derartiger Ausfälle werden Anlagen und Absicherungsgeschäfte nur bei Finanzinstituten getätigt, die bei der Ratingagentur Standard & Poor's über ein Rating von mindestens A verfügen oder durch entsprechende Sicherungsstrukturen geschützt sind. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Kontrahierungslimite pro Gegenpartei.

Liquiditätsrisiken

Ein Liquiditätsrisiko ist das Risiko, den gegenwärtigen und zukünftigen Zahlungsverpflichtungen nicht zeitgerecht bzw. nicht in voller Höhe nachkommen zu können.

Zur systematischen Erfassung der Liquiditätsrisiken führt die SBB eine laufend aktualisierte, rollende Liquiditäts-, Devisen- und Finanzplanung durch. Die vorhandene Liquidität wird über zentrale Cash-Pools, bei welchen die wichtigsten Konten der SBB in Schweizer Franken und Euro konzentriert werden, und über kurzfristige Festgeldanlagen gesteuert. Dabei erfolgt die Anlage der Überschussliquidität bei verschiedenen Finanzinstituten, die über ein Kurzfristrating von mindestens A1/P1 verfügen.

Die externe Refinanzierung der SBB für kommerzielle Investitionen erfolgt zum grössten Teil bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und bei der EUROFIMA. Diese ist eine Finanzierungsgesellschaft der europäischen Staatsbahnen mit zusätzlicher Garantie von deren Eignern. Sie vergibt Kredite ausschliesslich an ihre Aktionäre oder an Transportunternehmen, die über eine Garantie eines EUROFIMA-Aktionärs verfügen. Die EUROFIMA wird von Standard & Poor's und Moody's mit dem jeweils bestmöglichen Rating bewertet. Die Verfügbarkeit der Bundesfinanzierung ist in der Leistungsvereinbarung geregelt, die Verfügbarkeit der EUROFIMA-Finanzierungen wird durch kurz-, mittel- und langfristige Budgetabsprachen sichergestellt.

Im Weiteren verfügt die SBB über Betriebsmittellinien bei diversen Banken.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 8. März 2012 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur

Wie in den Vorjahren hat der Bund mit der SBB im Rahmen der Eignerstrategie 2011–2014 Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich zur Infrastruktur vereinbart. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund auf CHF 150,0 Mio. pro Jahr festgelegt.

Dieser Betrag setzt sich zusammen aus direkten Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur in der Höhe von CHF 96,1 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 53,9 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung der PK

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493 Mio., welche die SBB im Jahr 2007 erbracht hat, muss gemäss Botschaft des Bundesrates zur Sanierung der Pensionskasse SBB vom 5. März 2010 durch Immobilien finanziert werden. Für diese Amortisations- und Zinszahlungen leistet Immobilien im Rahmen ihres Ergebnisses eine Ausgleichszahlung an die Konzernbereiche. Im Berichtsjahr betrug diese CHF 84,0 Mio. (Vorjahr: CHF 79,2 Mio.).

Segmentberichterstattung

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien und Konzernbereiche erstellt. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich nach wie vor überwiegend auf die Schweiz, weshalb auf eine geografische Segmentierung verzichtet wird. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 116.

In der Position Übriger Erfolg sind das Finanzergebnis, das betriebsfremde Ergebnis, die Ertragssteuern sowie die Minderheitsanteile enthalten.

Segmentinformation SBB Konzern.

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

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr		Infrastruktur	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Angaben zur Erfolgsrechnung						
Betriebsertrag	4 431,2	4 280,4	956,1	982,8	3 443,3	3 255,8
davon						
– Verkehrserträge	2 812,1	2 725,9	840,0	894,4	883,0	797,8
– Leistungen der öffentlichen Hand	612,7	589,6	33,6	22,4	1 658,2	1 579,8
– Mieterträge Liegenschaften	28,2	27,6	1,1	0,7	1,7	1,3
Betriebsaufwand	-4 117,0	-3 905,7	-986,9	-1 035,1	-3 498,6	-3 379,9
davon						
– Personalaufwand	-1 680,1	-1 646,8	-440,9	-435,6	-1 225,0	-1 206,9
– Abschreibungen	-510,7	-480,8	-70,4	-72,7	-947,0	-918,7
– Bahnbetriebsleistungsaufwand	-790,9	-696,7	-244,0	-279,7	-36,2	-41,7
Betriebsergebnis/EBIT	314,2	374,8	-30,8	-52,3	-55,3	-124,2
Übriger Erfolg	-100,3	-82,2	-15,2	-11,7	-22,2	-21,0
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	150,0
Konzernergebnis	213,9	292,6	-45,9	-64,0	72,4	4,8
Angaben zum Cash Flow						
Cash Flow aus Betriebstätigkeit	575,5	828,5	-2,4	4,6	35,4	25,1
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-556,1	-992,2	-39,2	-59,0	-1 493,4	-1 302,8
Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	19,4	-163,7	-41,8	-54,4	-1 458,0	-1 277,7
Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	19,3	38,1	0,0	0,0	1 455,8	1 243,3
Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	38,7	-125,6	-41,8	-54,4	-2,2	-34,3
	31. 12. 2011	31. 12. 2010	31. 12. 2011	31. 12. 2010	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Angaben zur Bilanz						
Aktiven	9 532,8	9 417,2	989,8	1 021,9	19 819,0	19 166,6
Umlaufvermögen	1 702,5	1 652,8	238,1	264,6	637,0	550,7
Anlagevermögen	7 830,3	7 764,4	751,7	757,3	19 182,0	18 615,9
davon						
– Fahrzeuge	5 078,1	5 014,6	628,7	656,5	474,1	445,6
– Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	332,1	307,2	5,6	4,2	12 220,3	11 892,8
– Grundstücke und Gebäude	66,0	65,1	14,4	14,5	1 065,6	1 038,0
– Anlagen im Bau und Anzahlungen	1 005,3	1 067,5	51,1	42,6	3 295,9	3 358,6
Passiven	9 532,8	9 417,2	989,8	1 021,9	19 819,0	19 166,6
Fremdkapital	5 106,7	5 205,9	657,7	652,6	11 951,9	11 372,5
davon						
– Finanzverbindlichkeiten	3 098,0	3 032,0	432,6	408,3	642,4	647,5
– Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	388,4	364,1	0,4	0,5	10 333,3	9 778,5

Immobilien	Konzernbereiche		Eliminationen		Total SBB		
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	
615,0	603,4	628,3	608,5	-2 052,3	-1 971,8	8 021,7	7 759,1
0,0	0,0	0,0	0,0	-859,8	-795,0	3 675,4	3 623,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 304,5	2 191,7
474,5	448,4	1,5	1,4	-153,6	-147,2	353,5	332,2
-438,5	-439,2	-530,0	-575,0	2 078,9	2 002,3	-7 492,1	-7 332,7
-103,4	-99,1	-222,1	-236,8	117,2	148,0	-3 554,3	-3 477,1
-132,1	-121,4	-13,6	-14,7	0,0	0,0	-1 673,8	-1 608,4
-0,8	-12,3	-3,4	-3,2	842,8	774,3	-232,3	-259,3
176,5	164,2	98,4	33,4	26,6	30,5	529,7	426,4
5,9	9,4	-26,6	10,4	-32,5	-32,9	-190,9	-128,1
-180,1	-170,2	30,1	20,2	0,0	0,0	0,0	0,0
2,4	3,3	101,8	64,0	-5,8	-2,4	338,7	298,3
114,0	46,6	162,4	-928,6	0,0	0,0	884,9	-23,8
-252,9	-262,7	-23,4	-11,9	0,0	0,0	-2 365,3	-2 628,6
-138,9	-216,1	138,9	-940,5	0,0	0,0	-1 480,3	-2 652,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 475,1	1 281,4
-138,9	-216,1	138,9	-940,5	0,0	0,0	-5,2	-1 371,0
31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
3 898,4	3 734,2	8 979,6	8 176,4	-9 338,9	-8 326,5	33 880,8	33 189,7
66,9	91,7	2 031,9	938,1	-2 386,8	-1 257,7	2 289,7	2 240,2
3 831,6	3 642,4	6 947,6	7 238,3	-6 952,1	-7 068,9	31 591,1	30 949,5
3,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6 184,0	6 120,8
3,0	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	12 561,1	12 207,6
2 735,6	2 640,6	4,1	4,7	0,0	0,0	3 885,7	3 762,9
735,4	666,3	2,8	1,2	0,0	0,0	5 090,6	5 136,2
3 898,4	3 734,2	8 979,6	8 176,4	-9 338,9	-8 326,5	33 880,8	33 189,7
3 153,6	2 991,7	11 591,8	10 890,4	-8 925,3	-7 918,8	23 536,4	23 194,4
2 911,2	2 792,4	9 325,3	8 516,9	-8 444,8	-7 345,5	7 964,6	8 051,7
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10 717,1	10 143,1

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB	Seg
				% 31.12.2011	% 31.12.2010	
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V KB
elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
elvetino management AG in Liquidation, Zürich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
SBB Transportpolizei Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
SBB Cargo S.r.l. in Liquidation, Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V P
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	100,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	9,75	75,00	100,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	100,00	V G
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	V I
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	2,99	57,00	67,00	V P
Switzerland Travel Centre Ltd., London	GBP	0,05	0,03	57,00	67,00	V P
STC Switzerland Travel Center GmbH, Stuttgart	EUR	0,03	0,02	57,00	86,00	V P
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V I
Cisalpine AG, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q P
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Transeris SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	50,00	E P
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E P
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	150,00	54,00	36,00	36,00	E I
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
RApin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E G
Bus Ostschweiz AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E P
Terzag Terminal Zürich AG in Liquidation, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E I
e-domizil AG, Zürich	CHF	0,10	0,03	28,50	33,50	E P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E P
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E I
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM
SBB Cargo GmbH, Duisburg (fusioniert)	EUR	0,00	0,00	0,00	100,00	V G
LTI Tours Ltd, Luzern (fusioniert)	CHF	0,00	0,00	0,00	67,00	V P
Termi SA, Chiasso (verkauft)	CHF	0,50	0,00	0,00	20,00	E G

Erfassung:

V = Vollkonsolidiert

E = Mittels Equity-Methode erfasst

Q = Quotenkonsolidiert

Seg = Segment:

G = Güterverkehr


I = Infrastruktur

IM = Immobilien

P = Personenverkehr

KB = Konzernbereiche

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.



Ernst & Young AG
Belpstrasse 23
Postfach
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11
Fax +41 58 286 68 18
www.ev.com/ch

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 8. März 2012


Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Konzernerfolgsrechnung, Konzernbilanz, Konzerngeldflussrechnung, Konzerneigenkapitalnachweis und Anhang zur Konzernrechnung / Seiten 86 bis 116 für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates
Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Konzernrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle
Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Konzernrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnung. Wir sind der

 Mitglied der Treuhand-Kammer



Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Handwritten signature of Alessandro Miolo in black ink.

Alessandro Miolo
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Handwritten signature of Florian Baumgartner in black ink.

Florian Baumgartner
Zugelassener Revisionsexperte

Erfolgsrechnung SBB AG

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

Mio. CHF	Anmerkung	2011	2010
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	2 919,4	2 820,2
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 108,4	2 012,2
Mieterträge Liegenschaften		363,6	342,8
Nebenerträge	3	915,3	923,1
Eigenleistungen		807,6	758,0
Total Betriebsertrag		7 114,4	6 856,4
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-666,7	-611,8
Personalaufwand	4	-2 918,9	-2 837,5
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-1 487,1	-1 511,9
Abschreibungen Sach-, Finanz-, Immaterielle Anlagen		-1 568,5	-1 525,6
Total Betriebsaufwand		-6 641,2	-6 486,8
EBIT/Betriebsergebnis		473,2	369,6
Finanzertrag			
Finanzertrag		140,6	163,0
Finanzaufwand		-341,8	-294,1
Ordentliches Ergebnis		272,1	238,4
Betriebsfremdes Ergebnis	6	66,2	82,5
Gewinn vor Steuern		338,2	320,9
Ertragssteuern		-3,3	-8,6
Jahresgewinn	7	334,9	312,3

Bilanz SBB AG

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		149,3	241,5
Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen		875,1	117,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	672,5	629,4
Andere Forderungen		175,6	158,2
Warenvorräte und angefangene Arbeiten		305,2	329,5
Aktive Rechnungsabgrenzungen		493,1	462,6
Total Umlaufvermögen		2 670,8	1 938,7
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	9	2 263,4	2 676,2
Sachanlagen		22 829,3	22 142,8
Anlagen im Bau Sachanlagen		4 909,2	4 959,3
Immaterielle Anlagen		636,2	486,6
Total Anlagevermögen		30 638,1	30 264,9
Total Aktiven		33 308,9	32 203,5

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	12	948,6	267,9
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	13	54,7	22,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	735,8	772,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	14	155,1	115,3
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 321,7	1 285,4
Kurzfristige Rückstellungen	11	211,0	253,5
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 426,9	2 716,6
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12	6 934,5	7 249,1
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	13	10 333,6	9 816,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten	14	1 956,9	2 018,7
Langfristige Rückstellungen	11	587,0	667,6
Total langfristiges Fremdkapital		19 812,0	19 751,9
Total Fremdkapital		23 238,9	22 468,5
Eigenkapital			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Reserven EBG 67/PBG 36		587,0	621,4
Bilanzverlust			
Verlustvortrag		-1 852,0	-2 198,7
Jahresgewinn		334,9	312,3
Total Eigenkapital		10 070,0	9 735,1
Total Passiven		33 308,9	32 203,5

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG

Anmerkungen zur Jahresrechnung.

0.1 Allgemeines

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

0.2 Änderungen im Ausweis

Es wurden folgende Änderungen im Ausweis durchgeführt, und zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Vorjahreszahlen angepasst:

- Der Erfolg aus der Veräusserung von Immobilien wird als betriebsfremdes Ergebnis ausgewiesen, da die Veräusserung von Immobilien nicht zur ordentlichen Geschäftstätigkeit der SBB gehört.
- In der Bilanz werden die Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur separat ausgewiesen.

In Übereinstimmung mit Art. 3 der seit 1. Januar 2011 in Kraft getretenen Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) werden im Anhang die abgeschlossenen Sach- und Haftpflichtversicherungen mit deren Deckungssummen sowie die Investitionsrechnung für die Sparte Infrastruktur ausgewiesen.

0.3 Änderung von Schätzungen

Die Kriterien zur Bildung von Versicherungsrückstellungen bei Schadensreservierungen wurden präzisiert. Aufgrund von aktualisierten Erfahrungswerten wurden die Annahmen für die Berechnung von Schadensreservierungen angepasst (vgl. Anmerkung 26 Konzernrechnung).

0.4 Vorsorgeverpflichtungen

Die wirtschaftlichen Auswirkungen aus der Unterdeckung der PK SBB werden gemäss Swiss GAAP FER beurteilt. Bis zum Geschäftsjahr 2006 wurden dadurch Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen in der Höhe von CHF 4318,0 Mio. erfolgswirksam geäuft.

Im Geschäftsjahr 2007 leistete die SBB AG eine erste Teilsanierung der Pensionskasse SBB in der Höhe von CHF 1493,0 Mio. Im Geschäftsjahr 2010 wurde ein weiterer Teilsanierungsbeitrag durch die SBB AG in der Höhe von CHF 938,0 Mio. erbracht. Im Umfang dieser Sanierungsleistungen wurden Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen in Anspruch genommen.

Für die Arbeitgeberanteile der laufenden ordentlichen Sanierungsbeiträge von 2,5 % der versicherten Lohnsumme und den Zinsanteil auf die Darlehen PK, welche über dem aktuellen Marktpreis liegen, wurden im Jahr 2011 weitere Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen in der Höhe von CHF 31,9 Mio. in Anspruch genommen. Dadurch verringerten sich die Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen um CHF 2462,9 Mio. auf CHF 1855,1 Mio.

Im Jahr 2011 beteiligte sich der Bund mit einem Beitrag von CHF 1148,0 Mio. an der Sanierung der Pensionskasse SBB. Zusammen mit diesem Sanierungsbeitrag hat sich die statische Unterdeckung der PK auf CHF 521,0 Mio. (Vorjahr: CHF 1174,0 Mio.) verringert. Der Deckungsgrad beträgt 96,4 % (Vorjahr: 91,7 %).

0.5 Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV («Vorteilsabgeltung») in der Höhe von CHF 41,0 Mio. (Vorjahr: CHF 41,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

0.6 Sanierung Energiebereich

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte die CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mia. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verkäufe von Kraftwerken und Beteiligungen, durch die Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 521,7 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 16,8 Mio. in Anspruch genommen.

0.7 Umweltaltlasten

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, keine vollumfängliche Rückstellung in der Eröffnungsbilanz vorzunehmen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. zu verbuchen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2011 weitergeführt und die Kosten von CHF 5,4 Mio. der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt noch CHF 54,1 Mio.

0.8 Ertragssteuern

Mit Ausnahme der Nebenbetriebe und Liegenschaften, die nicht im Zusammenhang mit der konzessionierten Transporttätigkeit stehen, ist die SBB AG auf Bundes- und kantonaler Ebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

Detailangaben zu Bilanz und Erfolgsrechnung.

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2011	2010
Personenverkehr	2 619,8	2 522,1
Betriebsleistungen	70,9	67,0
Infrastruktur (Trassenertrag)	228,8	231,1
Verkehrserträge	2 919,4	2 820,2

2 Leistungen der öffentlichen Hand

Mio. CHF	2011	2010
Abteilungen für den regionalen Personenverkehr		
Bund	192,2	193,7
Kantone	258,0	238,7
Total Abteilungen für den regionalen Personenverkehr	450,2	432,4
Leistungen des Bundes an Infrastruktur der SBB AG aus Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	901,0	870,1
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	143,6	155,5
Betriebsbeitrag Infrastruktur	510,0	472,4
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 554,6	1 498,0
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	89,3	74,4
Kantone	14,2	7,5
Total Leistungen an sonderfinanzierten Investitionen	103,6	81,8
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	1 658,2	1 579,8
Leistungen der öffentlichen Hand	2 108,4	2 012,2

3 Nebenerträge

Mio. CHF	2011	2010
Dienstleistungen	204,1	225,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	136,0	104,8
Erträge aus Vermietungen	64,9	61,2
Energieerträge	57,9	60,3
Geldwechsel	41,4	42,2
Provisionen	71,7	77,7
Drucksachen- und Materialverkäufe	69,8	69,8
Kostenbeteiligungen	139,7	118,9
Gewinn aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	3,4	7,0
Übrige Nebenerträge	126,3	155,5
Nebenerträge	915,3	923,1

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

4 Personalaufwand

Mio. CHF	2011	2010
Lohnaufwand	2 356,0	2 279,5
Sozialversicherungsaufwand	412,9	422,8
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter AMC	9,5	14,2
Übriger Personalaufwand	140,5	121,1
Personalaufwand	2 918,9	2 837,5

5 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2011	2010
Bahnbetriebsleistungen	134,3	162,3
Miete von Anlagen	46,5	43,7
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	523,3	475,4
Fahrzeugaufwand	97,4	115,8
Energieaufwand	179,8	173,4
Verwaltungsaufwand	76,9	86,5
Informatikaufwand	210,9	201,3
Werbeaufwand	51,9	54,6
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	70,0	63,9
Verlust aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	2,8	1,5
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	76,1	71,1
Übriger Betriebsaufwand	17,2	62,2
Sonstiger Betriebsaufwand	1 487,1	1 511,9

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

6 Betriebsfremdes Ergebnis

Mio. CHF	2011	2010
Gewinn aus Veräusserung von Immobilien	66,3	82,5
Verlust aus Veräusserung von Immobilien	-0,1	0,0
Betriebsfremdes Ergebnis	66,2	82,5

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

7 Jahresgewinn

Mio. CHF	2011	2010
Jahresgewinn/-verlust aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	30,9	4,3
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	46,3	-34,4
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	257,6	342,4
Jahresgewinn	334,9	312,3

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	628,0	581,3
gegenüber Konzerngesellschaften	52,7	52,6
gegenüber assoziierten Gesellschaften	21,6	18,8
Wertberichtigungen	-29,8	-23,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	672,5	629,4

9 Finanzanlagen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Wertschriften des Anlagevermögens	270,0	436,5
Beteiligungen ¹	731,7	775,3
Darlehen gegenüber Dritten	633,9	630,6
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	579,9	784,4
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	47,9	49,4
Finanzanlagen	2 263,4	2 676,2

¹ Die Beteiligungen der SBB AG gehen aus dem Beteiligungsverzeichnis unter Anmerkung 18 hervor.

10 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	676,1	709,6
gegenüber Konzerngesellschaften	59,0	61,3
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,8	1,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	735,8	772,5

11 Rückstellungen

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Umweltlasten	54,1	59,5
Sanierung Energiebereich	521,7	538,5
Ferien/Überzeit	79,1	77,9
Restrukturierung	24,0	51,7
Übrige Rückstellungen	119,2	193,5
Rückstellungen	798,0	921,1

Zu Änderungen von Schätzungen verweisen wir auf Anmerkung 0.3.

12 Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	948,6	267,9
Bankverbindlichkeiten	2 038,0	1 925,4
Leasingverbindlichkeiten	906,3	1 471,8
Personalkasse	1 659,9	1 631,1
Darlehen von Konzerngesellschaften	17,0	0,0
Darlehen von Bund (kommerziell)	590,0	240,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 723,3	1 980,8
Finanzverbindlichkeiten	7 883,1	7 516,9

13 Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Darlehen Bund Infrastruktur Grundbedarf	3 060,7	2 901,2
Darlehen Bund FinöV-Fonds	6 110,6	6 008,1
Darlehen Bund Infrastrukturfonds	416,3	268,2
Darlehen Kantone Infrastrukturfonds	800,6	661,0
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	10 388,3	9 838,5

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

14 Andere Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	96,5	94,2
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	58,6	21,2
Langfristige Erlösabgrenzungen	101,8	131,7
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ¹	1 855,1	1 887,0
Andere Verbindlichkeiten	2 112,0	2 134,1

¹ Wir verweisen auf Anmerkung 0.4 Vorsorgeverpflichtungen sowie auf die Erläuterungen zu den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen im Konzernbericht.

15 Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2011	31.12.2010
Finanzverbindlichkeiten	12	7 883,1	7 516,9
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	13	10 388,3	9 838,5
Total Finanzverbindlichkeiten		18 271,4	17 355,4
./. Flüssige Mittel, Kurzfristige Finanzforderungen und Wertschriften		-1 245,4	-762,7
Nettoverschuldung		17 026,0	16 592,7
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		433,3	1 729,8

16 Weitere Angaben

16.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter/belastete Aktiven

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Leasinganlagen	378,9	730,6
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge	862,6	638,0
Bürgschaften und Garantien	217,1	218,0
Verpflichtungen aus nicht einbezahlem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Andere	31,7	36,8
Total	1 767,6	1 900,6

16.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen deren Wiederbeschaffungs- oder Neuwerten.

16.3 Liquiditätsmanagement

Die SBB führen ein konzernweites Cash Pooling. Die SBB AG ist Teilnehmer im Cash Pooling und Pool Leader. Die (Pool-)Bank kann zur Sicherung ihrer Ansprüche gegenüber den Poolteilnehmern ein Pfandrecht auf die Guthaben (Poolteilnehmerkonten) ausüben.

16.4 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Fällig innerhalb eines Jahres	4,7	6,7
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	1,6	4,3
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	0,3	1,1
Total	6,6	12,1

16.5 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die SBB AG ist in das Risikomanagement des SBB Konzerns eingebunden.

Die Gesellschaft erfasst und bewertet in einem jährlich wiederkehrenden Prozess die wesentlichen Risiken, definiert Massnahmen und stellt die Umsetzung sicher. Die Durchführung des Prozesses erfolgt im Rahmen der Risk Policy SBB.

Die Ergebnisse der Risikobeurteilung werden zusammengefasst und mit der Konzernleitung besprochen. Der Verwaltungsrat hat am 13. Dezember 2011 den Corporate Risk Report 2011 genehmigt.

Die SBB AG trifft bei der Bilanzierung und Bewertung Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsnormen und die Ordnungsmässigkeit der Berichterstattung zu gewährleisten, wurden wirksame interne Kontroll- und Steuerungssysteme eingerichtet, die regelmässig durch die interne Revision geprüft werden.

Für weitere Angaben zur Risikobeurteilung wird auf den Anhang zur Konzernrechnung verwiesen.

17 Angaben über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV)

Die SBB AG untersteht der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV). Die Verordnung ist seit 1. Januar 2011 in Kraft.

Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 3 RKV)

Die SBB AG hat für alle Geschäftsbereiche Sachversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 250 Mio. und Haftpflichtversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400 Mio. abgeschlossen.

Anlagen und Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur (Art. 7 RKV)

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sach- anlagen	Grund- stücke	Gebäude	Immaterielle Anlagen	Total Sach- anlagen und Immaterielle Anlagen	Anlagen im Bau und Anzah- lungen (inkl. Immateriel- les AV)	Total
Nettobuchwert 1.1.2011	425,1	11 651,8	1 045,3	597,2	365,9	205,4	14 290,8	3 295,9	17 586,7
Anschaffungswerte									
Stand 1.1.2011	813,6	18 171,3	2 461,9	597,3	621,2	320,3	22 985,5	3 295,9	26 281,4
Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 373,9	1 373,9
Abgänge Anlagen	-20,5	-214,9	-46,4	-0,6	-2,4	-11,7	-296,5	0,0	-296,5
Umbuchungen	66,9	981,1	305,5	9,7	34,2	68,9	1 466,3	-1 416,9	49,4
Stand 31.12.2011	860,0	18 937,5	2 720,9	606,4	652,9	377,5	24 155,3	3 252,9	27 408,2
Kumulierte Abschreibungen									
Stand 1.1.2011	-388,4	-6 519,5	-1 416,6	0,0	-255,2	-114,9	-8 694,6	0,0	-8 694,6
Abschreibungen	-31,7	-623,1	-147,2	0,0	-12,7	-34,6	-849,3	0,0	-849,3
Abgänge	17,6	178,5	41,1	0,0	0,7	11,3	249,3	0,0	249,3
Umbuchungen	-2,7	0,0	-16,8	0,0	-0,1	0,0	-19,6	0,0	-19,6
Stand 31.12.2011	-405,2	-6 964,1	-1 539,5	0,0	-267,4	-138,1	-9 314,3	0,0	-9 314,3
Nettobuchwert 31.12.2011	454,8	11 973,5	1 181,4	606,4	385,5	239,4	14 841,0	3 252,9	18 093,9

In den Umbuchungen sind Zugänge von Anlagen aus anderen Sparten der SBB von netto CHF 29,8 Mio. enthalten.

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

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Abschreibungen auf Sachanlagen	814,7	743,6
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	34,6	27,4
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	39,9	86,1
Total	889,2	857,1

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV)

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Investitionen für Anlagen im Bau	1 373,9	1 186,6
Von anderen Sparten der SBB übernommene Anlagen	29,8	4,3
Nicht aktivierte Investitionskosten	247,2	237,3
Total	1 650,9	1 428,1

In den Investitionen sind Investitionsförderungen vom Bund für Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in der Höhe von CHF 68,2 Mio. (Vorjahr: CHF 83,5 Mio.) enthalten.

18 Wesentliche Beteiligungen

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB
				% 31.12.2011	% 31.12.2010
Personenverkehr und Tourismus					
elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	2,99	57,00	67,00
Cisalpino AG, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Freiburg i. Br.	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
Güterverkehr und Spedition					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
Kraftwerke					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	150,00	54,00	36,00	36,00
Liegenschaften und Parking					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Diverses					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
SBB Transportpolizei Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
Terzag Terminal Zürich AG in Liquidation, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00

19 Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr


In Übereinstimmung mit Art. 37 Personenbeförderungsgesetz (PBG) hat das Bundesamt für Verkehr im Rahmen der subventionsrechtlichen Prüfung mit Direktionsentscheid vom 27. Februar 2012 die Jahresrechnung 2011 ohne Vorbehalte genehmigt.

Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2011 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31.12.2011	31.12.2010
Jahresgewinn	334,9	312,3
Verlustvortrag Vorjahr	-1 852,0	-2 198,7
Bilanzverlust vor Reservezuweisungen	-1 517,1	-1 886,4
Reservezuweisung aus Ergebnis 2011		
- Personenverkehr: Zuweisung Reserve gemäss Art. 36 PBG	-15,5	0,0
- Infrastruktur: Zuweisung Reserve gemäss Art. 67 EBG	-46,3	34,4
Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung	-1 578,9	-1 852,0
Vortrag auf neue Rechnung	-1 578,9	-1 852,0

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.



Ernst & Young AG
Belpstrasse 23
Postfach
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11
Fax +41 58 286 68 18
www.ev.com/ch

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 8. März 2012

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang / Seiten 119 bis 129 für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates
Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle
Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass

Mitglied der Treuhand-Kammer



die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Handwritten signature of Alessandro Miolo in black ink.

Alessandro Miolo
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Handwritten signature of Florian Baumgartner in black ink.

Florian Baumgartner
Zugelassener Revisionsexperte

GRI Report.



Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass **SBB AG** ihren Bericht „Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2011“ 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 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.

Amsterdam, 7. März 2012



Nelmara Arbex
Deputy Chief Executive
Global Reporting Initiative



Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierte 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-Leitfaden 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 2012. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2011 der SBB ist auf der Website www.sbb.ch in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

Herausgeber

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

Projektleitung

Jan-Hendrik Völker-Albert, SBB

Textkonzept und Redaktion

Martin Zehnder, SBB

Produktion

Oliver Schörlin, SBB

Konzept und Gestaltung

Eclat, Erlenbach ZH

GRI

Birgit Elsener, SBB
sustainserv, Zürich und Boston

Redaktionssystem und Druckvorstufe

Stämpfli Publikationen AG, Bern

Fotografie

Stephan Knecht, Zürich
Andri Pol, Weggis und Basel

Lithografie

André Reymond, Zürich
Sergio Beti, Zürich

Druck

Stämpfli Publikationen AG, Bern

Papier

Lessebo 1.3 White

SBB AG

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

