



SBB CFF FFS

SBB
Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht.

2012



Inhaltsverzeichnis.

s01 [Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht](#)

s03 Konzernlagebericht

s20 Für die Kundinnen und Kunden

s21 Personenverkehr

s27 Immobilien

s32 Güterverkehr

s37 Infrastruktur

s42 Für die Umwelt

s48 Für die Mitarbeitenden

s56 Für die Schweiz

s60 Für die Sicherheit

s66 [Corporate Governance](#)

s78 [Finanzbericht](#)



Ulrich Gygi, Verwaltungsratspräsident (links), und **Andreas Meyer**, CEO (rechts)

Konzernlagebericht.

2012 ein gutes Ergebnis – bis 2016 die richtigen Weichen stellen.

In einem anspruchsvollen Marktumfeld hat die SBB 2012 ein gutes Ergebnis erzielt. Jeden Tag brachte sie 967 000 Reisende und rund 175 000 Tonnen Güter an ihr Ziel – sicher und pünktlich. Diese Leistung erbringen wir für unsere mehr als 5 Mio. Kundinnen und Kunden auf dem meistgenutzten Bahnnetz der Welt und in stark frequentierten Bahnhöfen.

Das Betriebsergebnis ging wegen sinkender Nachfrage im Personenverkehr und höheren Trassenpreisen zurück. Das Konzernergebnis hingegen stieg infolge von einmaligen Effekten auf CHF 422,5 Mio. (+83,8 Mio.). Die verzinslichen Schulden konnten gesenkt werden, sind aber weiterhin hoch. Das gute Konzernergebnis hilft, die weiter stark steigenden Belastungen durch Trassen- und Energiepreise zu bewältigen. 2012 hat die SBB mit CHF 3206,6 Mio. so viel investiert wie nie zuvor (+715,7 Mio.).

Bis 2016 werden wir mit neuem Rollmaterial, gezieltem Ausbau des Schienennetzes und neuen Dienstleistungen noch mehr spürbaren Kundennutzen schaffen. Die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels wird weltweite Aufmerksamkeit auf die Schweiz lenken – eine einmalige Gelegenheit, um die Schweizer Werte Innovation und Zuverlässigkeit zu demonstrieren.

Intro.

2012 hat die SBB ein gutes Jahresergebnis erzielt. Das benötigen wir für künftige Investitionen und um die stark steigenden Belastungen der kommenden Jahre tragen zu können. Der Bund und die Kantone beteiligten sich mit CHF 2512,4 Mio. an den ungedeckten Kosten von Unterhalt und Betrieb des Netzes sowie der Finanzierung der Bahninfrastruktur. Für CHF 596,2 Mio. bestellten Bund und Kantone Regionalverkehrsleistungen. Die Beiträge der öffentlichen Hand für beauftragte und bestellte Leistungen betragen insgesamt CHF 3108,6 Mio. (+CHF 161,86 Mio.). Die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden ist auf hohem Niveau stabil geblieben, und die Mitarbeiterzufriedenheit ist deutlich gestiegen. Diese Verbesserungen im vergangenen Jahr sind uns Ansporn für die Zukunft.

Bis 2016 wollen wir mehr leisten für unsere Kunden: Mit grossen Projekten verbessern wir das Angebot entscheidend – mit dem Einsatz moderner Fahrzeuge und dem Ausbau des Schienennetzes auf der West-Ost- und Nord-Süd-Achse, mit weiterentwickelten Dienstleistungen in Zügen und Bahnhöfen, mit neuen Angeboten im kombinierten Güterverkehr und grenz-

—
 Im Zentrum steht der Kundennutzen – derjenige Nutzen, den die Kundinnen und Kunden spüren und für den sie zu zahlen bereit sind.
 —

überschreitenden S-Bahnen im Süden und Westen des Landes. Die Eröffnung des Gotthardbasistunnels Ende 2016 ist ein markantes Etappenziel: Die Regionen südlich und nördlich der Alpen rücken näher zusammen. Die Vorlage FABI («Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur») schafft die Grundlage, um Mittel für Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes auf Jahrzehnte hinaus zu sichern. Mit den Ausbauten müssen auch die Bahnzugänge erweitert werden. An diesen Kosten werden sich auch die Bahnnutzer beteiligen müssen. Denn wir müssen uns darauf einstellen, dass Bund und Kantone künftig die notwendigen Mittel kaum mehr allein aufbringen können: Sie werden wohl nicht weiterhin in der Lage sein, rund die Hälfte der Kosten

eines Billetts zu finanzieren. Die Höhe der durch die Verkehrsunternehmen anzustrebenden Nutzerfinanzierung ist in den politischen Diskussionen rund um FABI zu klären, damit die Angebotsausbauten nicht ins Stocken geraten.

Die SBB ihrerseits ist stark gefordert. Wir müssen die Erträge steigern und die Auslastung der Züge erhöhen. Dabei planen wir Preisdifferenzierungen, die für unsere Kunden attraktiv sind. Nur so kann die SBB die Mittel für neue Züge, Bahnhofserweiterungen, IT-Systeme oder Energieversorgungsanlagen selber verdienen. Der Öffentliche Verkehr soll für unsere Kundinnen und Kunden weiterentwickelt werden und auch preislich attraktiv bleiben.

Gleichzeitig setzen wir die Transformation in die unternehmerische SBB AG fort; wesentliche Punkte werden wir bis 2016 abschliessen. In unserem Selbstverständnis als Dienstleister machen wir gute Fortschritte. So haben wir zum Beispiel gemeinsame SBB Ziele und Werte definiert, auf die wir unser Handeln ausrichten wollen. Im Zentrum steht dabei der Kundennutzen – derjenige Nutzen, den die Kundinnen und Kunden spüren und für den sie zu zahlen bereit sind. Der Bund als Eigentümer verlangt keine Dividende von der SBB. Wir investieren jeden verdienten Franken wieder ins Bahnsystem. Die Dividende der SBB AG ist somit ein Beitrag an die Lebensqualität in der Schweiz sowie an die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes mit seinen Regionen. Wir wollen ein nachhaltiges Unternehmen sein, finanziell wie ökologisch und sozial.

Dieser Lagebericht leuchtet im Folgenden diese Themen aus. Im ersten Teil rückblickend auf das Jahr 2012 und im zweiten Teil als Ausblick auf die kommenden Jahre.

Teil I: die SBB 2012.

In anspruchsvollem Marktumfeld behauptet.

Das Jahr 2012 war gekennzeichnet durch ein anspruchsvolles Umfeld mit schwächerer Konjunktur, hohem Frankenkurs, Abbau von Industriekapazitäten und rückläufiger Nachfrage im Tourismussektor. Daraus resultierte bei der SBB eine stagnierende Verkehrsnachfrage.

Das hat sich auch im Verkehrsmarkt niedergeschlagen: Insgesamt beförderte die SBB 967 000 Kundinnen und Kunden pro Tag, etwas weniger als 2011 (977 000). Diese reisten um 1,2 Prozent weniger weit als im Vorjahr: Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer (Pkm) verminderte sich von 17 749 auf 17 545 Mio., die durchschnittliche Reisedistanz von 48,4 auf

—
Die SBB beförderte etwas weniger Kundinnen und Kunden als im Vorjahr.
—

48,1 Kilometer. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass 2012 keine signifikanten Angebotsausbauten realisiert werden konnten. In den kommenden Jahren werden die Personenkilometer wieder steigen. Einerseits, weil das Angebot in der Westschweiz und auf der Linie Zürich–Schaffhausen seit Dezember 2012 ausgebaut ist. Andererseits, weil die SBB neue Doppelstockzüge im Regionalverkehr einführt und weitere Engpässe auf dem Schweizer Schienennetz beseitigt.

Der abgeltungsberechtigte Regionalverkehr wuchs weiter, nämlich um 1,6 Prozent auf 4620 Mio. Pkm. Im eigenwirtschaftlichen nationalen Fernverkehr hingegen verminderte sich die Verkehrsleistung um 2,1 Prozent auf 12 925 Mio. Pkm. Vor allem der Freizeit- und Tourismusverkehr büsste ein; der Pendler- und Geschäftsreiseverkehr ist weiter gewachsen, wenn auch weniger stark als in den Vorjahren. Zudem verstärkte sich das Gefälle zwischen Spitzen- und Nebenverkehrszeiten: In den Spitzenzeiten sind die zurückgelegten Personenkilometer leicht gewachsen, in den Nebenverkehrszeiten leicht gesunken. Die durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Fernverkehr sank um 0,6 Prozentpunkte von 31,9 auf 31,3 Prozent, im Regionalverkehr stieg sie um 0,6 Prozentpunkte von 20,0 auf 20,6 Prozent. Der internationale Personenverkehr wuchs um rund 6 Prozent bei den Personenkilometern, insbesondere auf den Strecken

Zürich–Paris sowie der «Rheinschiene» nach Frankfurt und weiteren Zielen in Deutschland.

SBB Immobilien partizipierte an den hohen Reisendenfrequenzen und der damit verbundenen Nachfrage nach attraktiven Objekten in Zentrumslage mit hervorragender Anbindung an den Öffentlichen Verkehr. Ein Beispiel dafür ist die Überbauung Zürich Europaallee. Im September konnte die SBB das erste Baufeld eröffnen. Auf einem betrieblich nicht mehr genutzten Areal neben dem Hauptbahnhof sind unter anderem die Pädagogische Hochschule Zürich und die Einkaufspassage Europaallee mit Schwerpunkt Outdoor und Sport eingemietet. Weitere Beispiele für Entwicklungsstandorte sind Genf (Hauptbahnhof Cornavin, La Praille), Basel (Überbauung Südpark) und in etwas kleinerem Umfang die Bahnhöfe Lugano, Baden oder Solothurn. Grossbahnhöfe sind bereits heute umfassende Dienstleistungszentren; mittelgrosse und kleinere sind Verkehrsdrehscheiben mit gutem Zugang zur Bahn und einem Dienstleistungsgrundangebot.

Der Güterverkehr war mit der europaweiten Konjunkturschwäche konfrontiert sowie in der Schweiz mit Kapazitätsabbau in transportintensiven Industrien, namentlich in der Papier- und Metallbranche. Erschwerend hinzu kam die dreimalige Sperre der Gotthard-Bergstrecke wegen Felsabbrüchen bei Gurtellen. Die Verkehrsleistung von SBB Cargo lag 2012 mit 12 132 Mio. Nettotonnenkilometern –1,7 Prozent unter dem Vorjahr.

Dank eigenen Anstrengungen konnten wir im Güterverkehr diesen Herausforderungen begegnen. SBB Cargo verfolgte 2012 ihre 3-Säulen-Strategie mit konsequenter Ausrichtung des Angebots auf die Stärken der Eisenbahn weiter:

- Einen effizienten Nord-Süd-Transitverkehr: Die Grundlage dafür hat die Anfang 2011 ausgegründete Tochter SBB Cargo International geschaffen.
- Einen eigenwirtschaftlichen Wagenladungsverkehr: Das Netz ist im Dezember 2012 gestrafft worden; 128 schwach frequentierte Bedienpunkte für Einzelwagen und Wagengruppen werden nicht mehr angefahren. Die Produktionsstrukturen werden schlanker, die Produkte standardisiert und das «Pricing» überarbeitet.
- Eine stärkere Positionierung im kombinierten Verkehr auch im Inland: Diese hat 2012 mit zwei neuen Verbindungen begonnen – eine zwischen der Deutsch- und Westschweiz, von Dietikon nach Renens, und eine zweite von Neuendorf SO nach Gossau SG.

Die ersten Inlandverbindungen im Wachstumsmarkt des kombinierten Verkehrs vermitteln wertvolle Erfahrungen für den

Die neun Konzernziele.

Neun Konzernziele machen unsere Leistung messbar. Finanzielle und nicht finanzielle Ziele stehen in der Balance. Anhand dieser neun Dimensionen wird die SBB ausgewogen geführt und gesteuert. Wir messen die Zielerreichung laufend und entwickeln die Ziele weiter. Die Ergebnisse 2012:



Kundenzufriedenheit.

Ziel: Die SBB misst, ob sie den Kundenerwartungen gerecht wird – jene von Zugreisenden, Güterkunden, Bahnhofbenutzern, Bestellern von Trassen und Regionalverkehrsleistungen.

Ergebnis: Die Kundenzufriedenheit ist gesamthaft auf hohem Niveau stabil geblieben. Die Reisenden nehmen die Pünktlichkeit positiver wahr, die Information bei Störungen haben sie 2012 so gut empfunden wie noch nie. Kritischer beurteilen sie das Preis-Leistungs-Verhältnis und das Sitzplatzangebot.



Konzernimage.

Ziel: Ein gutes Image sichert die Unterstützung von Politik und Bevölkerung für die SBB. Das Image «pünktlich, zuverlässig, komfortabel» ist ein Erfolgsfaktor der SBB.

Ergebnis: Das Image ist trotz Preiserhöhungen stabil. Negativ beeinflussten es die Unterbrüche am Gotthard, positiv die 2012 gestartete Kundeninitiative «Unterwegs zuhause».



Personalzufriedenheit.

Ziel: Zufriedene, motivierte Mitarbeitende bestimmen die Qualität der Produkte und Leistungen. Sie sind der Schlüssel für die Kundenzufriedenheit und den Erfolg des Unternehmens.

Ergebnis: Der Zufriedenheitswert erreichte 2012 bei einer hohen Beteiligung von 74 Prozent der Mitarbeitenden 62 von 100 Punkten (2010: 58), Engagement und Verbundenheit 75 Punkte (72) und die Überzeugung, mit der eigenen Arbeit zur Erreichung der Konzernziele beizutragen, 81 (75) Punkte.



Kundenpünktlichkeit.

Ziel: Pünktlichkeit ist ein zentrales Qualitätsmerkmal der Bahn. Die SBB misst die Pünktlichkeit so, wie sie die Kunden erleben – pünktlich oder mit weniger als drei Minuten Verspätung am Ziel, unter Berücksichtigung der Anschlüsse.

Ergebnis: Einen Rekord erreichte die Zahl der gewährten Anschlüsse: 98,3 Prozent (2011: 97,7 Prozent) erreichten ihre Anschlusszüge. Dies spiegelt sich in der gestiegenen Kundenzufriedenheit wider. Hingegen wurde der Rekordwert zur Kundenpünktlichkeit von 2011 nicht erreicht; 88,0 Prozent aller Kunden (2011: 89,8 Prozent) kamen pünktlich an.



Sicherheit.

Ziel: Die Bahn befördert Reisende und Güter sicher ans Ziel. Hohe Sicherheit für Kunden und Mitarbeitende bildet eine Geschäftsgrundlage der SBB.

Ergebnis: Die Sicherheit konnte 2012 auf hohem Niveau gehalten werden. Der Rekordwert des Vorjahrs wurde allerdings nicht erreicht. Getrübt wird das Ergebnis durch sechs tödliche Arbeitsunfälle, zwei davon bei der SBB.



Jahresergebnis.

Ziel: Ein positives Ergebnis erweitert den unternehmerischen Handlungsspielraum.

Ergebnis: Das Konzernergebnis lag mit CHF 422,5 Mio. über dem Vorjahr, trotz stagnierenden Verkehrserträgen. Dies hilft die kommenden Mehrbelastungen zu tragen, vor allem höhere Trassen- und Energiekosten. Bereinigt um Einmal-effekte hat sich die Ertragskraft gegenüber 2011 leicht verbessert.



Free Cash Flow.

Ziel: Frei verfügbare Mittel sind die Voraussetzung für Investitionen. Ein positiver Free Cash Flow ermöglicht, sich ohne zusätzliche Verschuldung weiterzuentwickeln.

Ergebnis: 2012 ist ein positiver Free Cash Flow von CHF 905,8 Mio. erzielt worden (2011: CHF –5,2 Mio.). Dank den erwirtschafteten Mitteln konnten die verzinslichen Nettoschulden reduziert werden. Die weiterhin hohe Verschuldung beschränkt aber den Spielraum für lohnende Investitionen.



Marktanteil.

Ziel: Eine starke Marktposition sichert die nachhaltige Entwicklung und damit die Arbeitsplätze.

Ergebnis: Im Immobilienmarkt hat die SBB ihre Position gestärkt; im Personenverkehr ist die Nachfrage weitgehend stabil. Der Güterverkehr ist aufgrund einer Bereinigung des Angebotes, des schwierigen Marktumfelds und von Streckensperrungen am Gotthard zurückgegangen.



Ökologische Nachhaltigkeit.

Ziel: Mit hohen Zielen zu CO₂-Emissionen und Energieverbrauch will die SBB ihren Umweltvorsprung halten.

Ergebnis: Das Jahresziel wurde übertroffen – beim CO₂-Ausstoss dank stark verminderten Dieselverbräuchen im Güterverkehr sowie bei den Fahrzeugen der Infrastruktur, beim Energiekonsum dank zusätzlichen Massnahmen bei Gebäuden, Weichenheizungen und Zugvorheizungen.

weiteren Aufbau des Netzwerks in Zusammenarbeit mit den Strassentransporteurern.

Das Netz von SBB Infrastruktur ist 2012 nochmals intensiver genutzt worden. Die Zahl der zurückgelegten Trassenkilometer ist erneut leicht gestiegen, nämlich um 0,3 Prozent auf 165,6 Mio. Den Unterhalt des Schienennetzes hat SBB Infrastruktur intensiviert. So wurden im Berichtsjahr 160 Kilometer Fahrbahn erneuert (2011: 150 Kilometer) und die Produktivität dabei durch verlängerte fixe Unterhaltsintervalle gesteigert. Das Bahn-, Energie- und Telecomnetz der SBB war mehrheitlich in gutem Zustand. Der Nachholbedarf hat sich plangemäss stabilisiert und beträgt CHF 1,815 Mia. (+35 Mio.). Dies entspricht weiterhin rund 2 Prozent des Wiederbeschaffungswerts. Der Nachholbedarf soll möglichst mit Mitteln aus der FABI-Finanzierung schrittweise abgebaut werden, und zwar voraussichtlich bis 2032.

Sicher, pünktlich und in vielen Bereichen zufriedene Kunden.

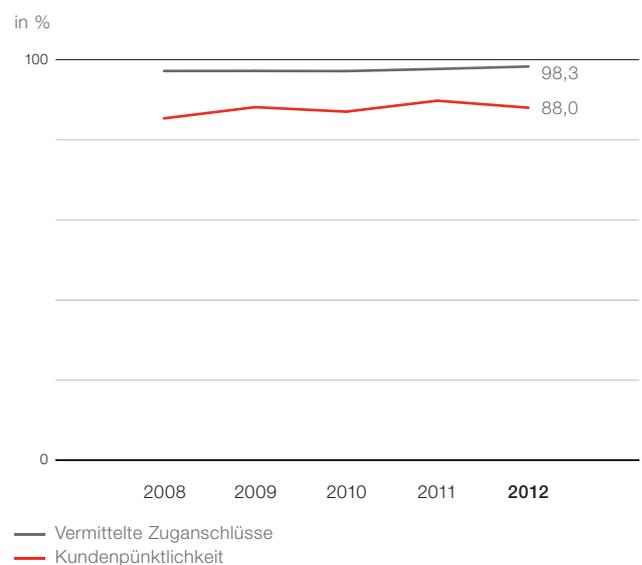
Auf hohem Niveau blieben 2012 Sicherheit und Kundenpünktlichkeit, die unter den neun Konzernzielen der SBB zusammen mit dem Jahresergebnis die Kernziele bilden (vgl. S. 6).

Das Ergebnis der Sicherheit war gut, erreichte allerdings die sehr guten Vorjahreswerte nicht ganz. Es wurde getrübt durch Unfälle, bei denen zwei Mitarbeitende der SBB und vier von Drittfirmen ums Leben kamen. Eine Streifkollision zweier Züge in Lenzburg verlief glimpflich, verletzt wurde niemand. Die

Das Netz von SBB Infrastruktur ist 2012 nochmals intensiver genutzt worden.

SBB engagierte sich in den vergangenen Jahren stark dafür, dass die bestehenden, gut funktionierenden Sicherungssysteme an den kritischen Stellen zusätzlich mit einer Geschwindigkeitsüberwachung ergänzt werden. Ein entsprechendes Programm läuft: Von den 11 000 Hauptsignalen des Netzes sind 3200 bereits damit ausgestattet, 1700 werden in den kommenden Jahren folgen. Die Finanzierung ist über die Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 zwischen SBB und Bund sichergestellt.

Pünktlichkeit Reiseverkehr.



Zunehmend gefordert ist die SBB beim Schutz von Reisenden und Mitarbeitenden vor Aggressionen. Die Gewaltbereitschaft steigt; gesellschaftliche Entwicklungen machen nicht Halt vor Zugtüren und Bahnhöfen. Um dieser Entwicklung zu begegnen, sind in Fernverkehrszügen konsequent zwei SBB Zugbegleiter im Einsatz. Die Transportpolizei ist gut ausgerüstet und in Bahnhöfen und Zügen sichtbar präsent; kritische Züge werden zudem durch Personal der Securitas AG begleitet. Der Einsatz der Sicherheitskräfte wird laufend der Lage angepasst. Auch sind die Präventionsmassnahmen verstärkt worden. Sicherheit in allen Belangen hat für die SBB höchste Priorität.

Bei der Pünktlichkeit konnte 2012 die Rate der vermittelten Anschlüsse weiter erhöht werden, und zwar von 97,7 auf 98,3 Prozent. Die Kundenpünktlichkeit – der Anteil der Reisenden, die pünktlich oder mit weniger als drei Minuten Verspätung am Ziel ankommen – erreichte den absoluten Rekordwert von 89,8 Prozent im Jahr 2011 nicht und ging auf 88,0 Prozent zurück. Hauptursachen waren die Kältewelle im Februar und der Schneefall im Dezember, mit vermehrten Anlagestörungen als Folge davon. Auf das Resultat drückten die intensivierte Bautätigkeit, zunehmende Naturrisiken, die Unterbrüche der Gotthardlinie und zahlreichere Suizide an neuralgischen Stellen des Schienennetzes.

Leistungen der öffentlichen Hand.

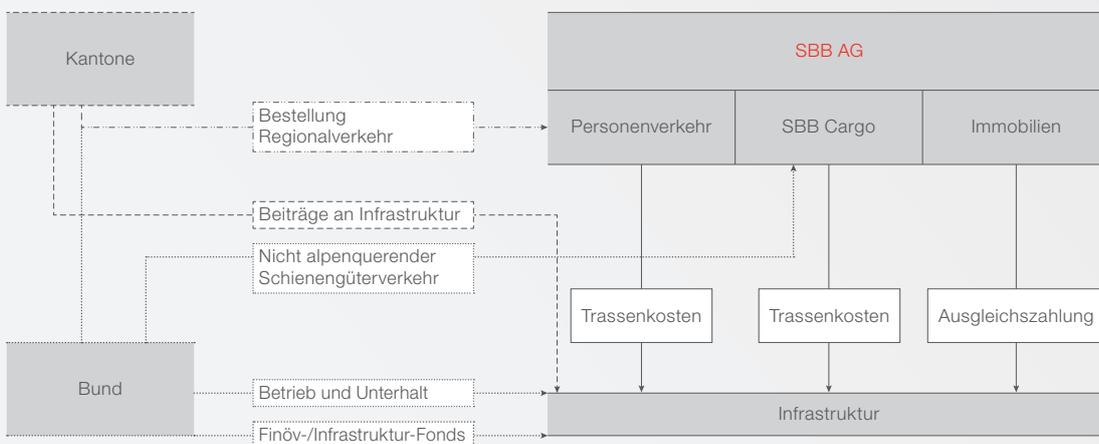
Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich 2012 auf insgesamt CHF 3108,6 Mio. Das sind CHF 161,8 Mio. mehr als im Vorjahr (CHF 2946,7 Mio.). Dieser Wert schliesst auch die Darlehen von CHF 718,6 Mio. (2011: CHF 574,1 Mio.) zur Finanzierung der Investitionen ein.

Bund und Kantone bestellten bei der SBB:

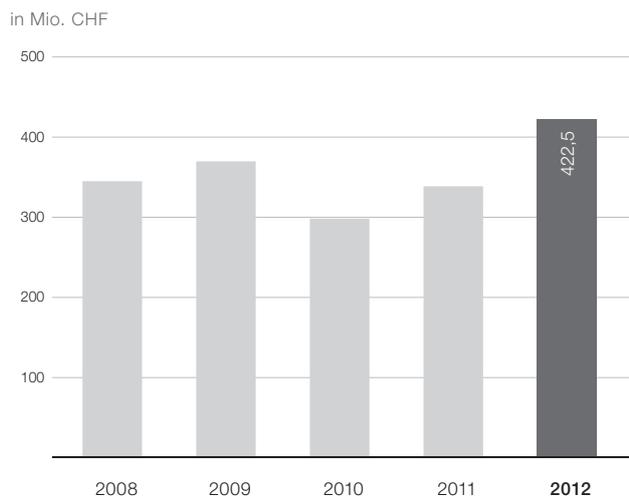
- Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur: 2012 flossen der SBB insgesamt CHF 1702,8 Mio. (2011: CHF 1695,8 Mio.) zu. Dieser Betrag enthält insbesondere die Deckung des im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegenen Abschreibungsbedarfs von CHF 932,2 Mio. und den Betriebsbeitrag an die Infrastruktur von CHF 505,0 Mio.
- Regionalverkehr: Der Regionalpersonenverkehr erhielt insgesamt CHF 596,2 Mio. (2011: CHF 575,2 Mio.) für bestellte Leistungen – davon vom Bund CHF 276,5 Mio. (2011: CHF 250,4 Mio.) und von den Kantonen CHF 319,7 Mio. (2011: CHF 324,8 Mio.).
Hinzu kommt: SBB Cargo erhielt für den nicht alpenquerenden Schienengüterverkehr CHF 22,4 Mio. (2011: CHF 33,6 Mio., inkl. Abgeltung Frankenstärke). Damit erhielten die Verkehrsbereiche im vergangenen Jahr insgesamt CHF 618,5 Mio. (2011: CHF 600,8 Mio.). In diesen Beträgen sind Zahlungen Dritter (Gemeinden und ausländische Gebietskörperschaften) nicht berücksichtigt.
- Netzausbau: Insgesamt gewährten Bund und Kantone der SBB Darlehen in der Höhe von CHF 718,6 Mio. (2011: CHF 574,1 Mio.) für die bestellten Netzausbauprojekte. Die Finanzierung durch den Bund erreichte 2012 den Betrag von CHF 606,9 Mio. (2011: CHF 427,9 Mio.). Dagegen sank die Finanzierung durch die Kantone von CHF 146,1 Mio. im Vorjahr auf CHF 111,7 Mio. Zusätzlich wurden à-fonds-perdu-Beiträge von CHF 68,7 Mio. (2011: CHF 68,2 Mio.) vom Bund bezahlt (Lärmschutz, Behinderten-Gleichstellungsgesetz).

In diesen Zahlen nicht enthalten sind die Leistungen von CHF 999 Mio. an die Alptransit Gotthard AG aus Sonderfinanzierungen der öffentlichen Hand.

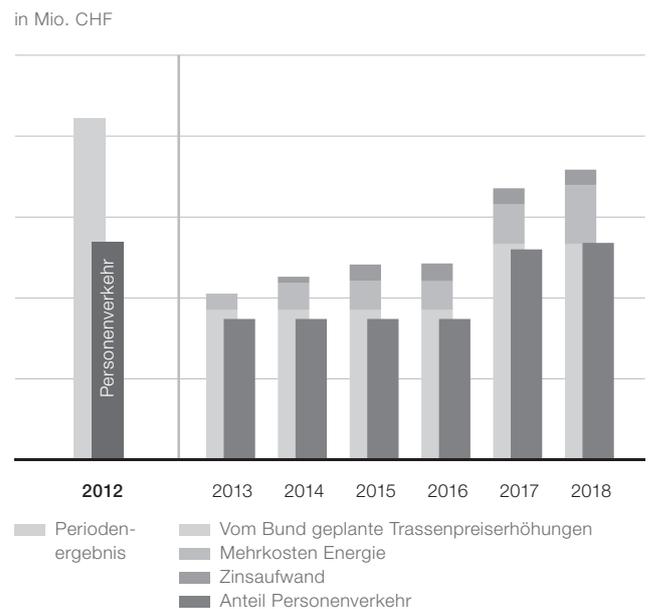
Wesentliche Finanzflüsse öffentliche Hand – SBB Konzern (inkl. Trassenentgelte, ohne Darlehen).



Konzernergebnis.



Ausblick finanzielle Mehrbelastungen.



Die regelmässig erhobene Kundenzufriedenheit ist insgesamt auf hohem Niveau stabil geblieben. Mit der Pünktlichkeit waren die Kundinnen und Kunden 2012 zufriedener als im Vorjahr, obwohl die technisch gemessene Kundenpünktlichkeit leicht rückläufig war. Dies bestätigt, dass sichere Anschlüsse für die Reisenden besonders wichtig sind. Selbstverständlich werden wir in unseren Anstrengungen für höhere Kundenpünktlichkeit nicht nachlassen. Erhöht hat sich auch die Zufriedenheit mit der Kundeninformation im Störfall. Sie ist noch nie so positiv wahrgenommen worden wie 2012. In der Wahrnehmung rückläufig waren das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Sitzplatzverfügbarkeit.

Im Güterverkehr steht die Kundenzufriedenheit wegen der Diskussionen um die Reduktion der Bedienpunkte im Wagenladungsverkehr unter Druck. Praktisch unverändert ist die Zufriedenheit der Kunden der Infrastruktur, also Verkehrsunternehmen, die Trassen kaufen, oder Kantone, die Planungsleistungen bestellen und Bauten mitfinanzieren.

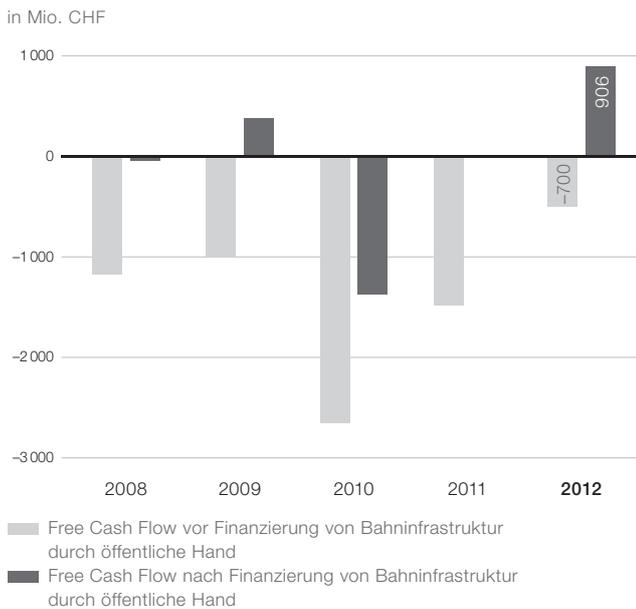
Konzernergebnis verbessert.

Das Betriebsergebnis ging 2012 wegen sinkender Nachfrage im Personenverkehr und höheren Trassenpreisen auf CHF 490,9 Mio. zurück (2011: CHF 529,7 Mio.). Beim Konzern-

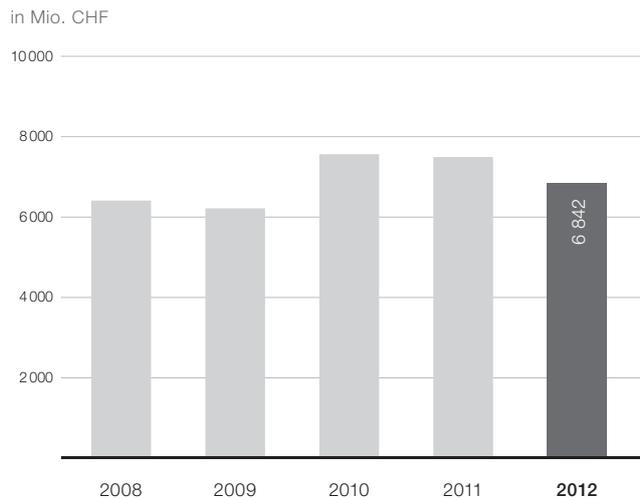
ergebnis hingegen schliesst die SBB besser ab: Es beträgt CHF 422,5 Mio. (2011: CHF 338,7 Mio.). Einmaleffekte und Rückstellungsaufösungen im Umfang von CHF 93 Mio. haben das Ergebnis gestützt; dazu gehören unter anderem die Auflösung einer Rückstellung für die Pensionskasse sowie die Marktbewertung von Wertpapieren. Bereinigt um diese einmaligen Effekte, hat sich die Ertragskraft im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass trotz der stagnierenden Verkehrsnachfrage der Verkehrsertrag dank Tarifmassnahmen noch leicht um 0,8 Prozent wuchs. Einen positiven Beitrag leisteten die höheren Mieterträge der Immobilien. Dagegen nahm der Betriebsaufwand trotz Produktivitätsverbesserungen zu, u. a. wegen höherer Personal-, Trassen- und Unterhaltskosten sowie Abschreibungen. Schliesslich wurde das Konzernergebnis durch das Finanzergebnis gestützt: Dank der tieferen verzinslichen Nettoverschuldung resultierte ein geringerer Finanzierungsbedarf.

Das positive Konzernergebnis versetzt uns in die Lage, die stark steigenden Belastungen zu bewältigen. Diese wachsen stufenweise: 2011 hatte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Trassenpreise in der Schweiz um CHF 100 Mio. erhöht; CHF 81 Mio. davon hat allein die SBB als grösste Bahn getragen. 2013 und in den Folgejahren steigen die Trassenpreise wiederum um CHF 200 Mio., was unsere Kosten um zusätzliche

Free Cash Flow vor und nach Finanzierung öffentliche Hand.



Verzinsliche Nettoverschuldung.



CHF 185 Mio. erhöht; ab 2017 plant der Bund ein weiteres Mal eine Erhöhung um CHF 100 Mio., was die SBB mit CHF 81 Mio. trifft. Hinzu kommen steigende Produktionskosten für erneuerbare Energie sowie steigende Zinsaufwände. Die steigenden Trassenpreise sind notwendig, um den Nachholbedarf und erhöhten Unterhalt der Bahninfrastruktur aufzufangen. Gleichzeitig belasten sie die SBB massiv: Allein im Personenverkehr steigen die Trassenkosten zwischen 2010 und 2013 um eine viertel Mia. CHF. Die SBB hat sich frühzeitig darauf vorbereitet, u. a. durch Effizienzsteigerungen im Unternehmen.

Im Personenverkehr liegt das Ergebnis dank den Tarifmassnahmen vom Dezember 2011 mit CHF 268,6 Mio. um 54,7 Mio. über dem Vorjahr. Insbesondere dieses Segmentergebnis wird allerdings durch Einmaleffekte und Rückstellungsaufhebungen gestützt. Die operative Leistung des Personenverkehrs stagniert. Die höheren Personenverkehrserträge werden durch höhere Kosten neutralisiert, insbesondere Personalkosten für die Sicherheit wie zum Beispiel die Zweierzugbegleitung im Fernverkehr.

SBB Immobilien verbesserte das Ergebnis vor Ausgleichszahlungen auf CHF 192,4 Mio. (2011: CHF 182,5 Mio.). Wichtigster Ertragspfeiler waren die Mieterträge Dritter in der Höhe von CHF 378,8 Mio. (+16,4 Prozent). Der Erfolg aus veräussernten Liegenschaften belief sich auf CHF 65 Mio. (2011:

CHF 66,2 Mio.). Die Immobilien stützen das Ergebnis der SBB wesentlich. Mit dem erwirtschafteten Gewinn sind wie im Vorjahr CHF 150 Mio. Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur geleistet worden. Die Kundinnen und Kunden sowie die öffentliche Hand werden somit bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur entlastet. Der restliche Gewinn ist zur Sanierung der SBB Pensionskasse verwendet worden; er dient der Verzinsung und Amortisation der von der SBB dafür aufgenommenen Darlehen.

Der Güterverkehr hat, bereinigt um die Ausfälle infolge der Gotthardunterbrüche, das Umsatzniveau des Vorjahres gehalten. Das Gleiche gilt für das bereinigte Jahresergebnis: Zieht man einmalige Restrukturierungsaufwände ab, läge das Jahresergebnis bei rund CHF -35 Mio. und damit in etwa gleich hoch wie 2011. Das effektive Jahresergebnis liegt mit CHF -51,2 Mio. (2011: -45,9 Mio.) leicht unter Vorjahr, ein respektables Resultat in Anbetracht des schwierigen Marktumfeldes – angespannte Wirtschaftslage, Angebotsreduktion im Eisenbahngüterverkehr in Italien, tiefer Euro, diverse Kostensteigerung und die erwähnten Verkehrseinbussen. SBB Cargo hat sich mit einem Rückgang von 3,0 Prozent beim Verkehrsertrag Dritter verhältnismässig gut behauptet. Die eingeleiteten Sanierungsmassnahmen haben 2012 eine Wirkung von CHF 35 Mio. erzielt. Wesentliche Teile des gesamten Sanierungspaketes von insgesamt CHF 80 Mio. werden ab Anfang

2013 wirksam. SBB Cargo geht davon aus, 2013 ein ausgeglichenes Resultat zu erreichen. 2012 hat SBB Cargo die finanzielle Transparenz und Steuerung weiter verbessert; die kommerzielle Wertschöpfungskette ist nun im SAP-Systemstandard abgebildet.

SBB Infrastruktur erwirtschaftete ein Ergebnis von CHF 37,1 Mio. (2011: CHF 72,4 Mio.). Positiv entwickelte sich das Geschäftsfeld Energie, und zwar dank grossen Wassermengen für die Stromproduktion in den Wasserkraftwerken. Die Verkehrserträge der Infrastruktur erhöhten sich um 2,5 Prozent auf CHF 904,9 Mio. Belastet wurde die Segmentrechnung durch zusätzliche Unterhaltsleistungen in der Höhe von CHF 66 Mio., mit denen der Nachholbedarf des Schienen-, Energie- und Telecomnetzes stabilisiert wurde.

Mehr Investitionen, höherer Cash Flow, reduzierte Schulden.

2012 hat die SBB so viel Geld investiert wie noch nie zuvor: CHF 3206,6 Mio. gegenüber 2490,9 Mio. im Vorjahr (+28,7 Prozent). Dies ist einerseits zurückzuführen auf sonderfinanzierte Investitionen wie in die Durchmesserlinie oder die schweizerisch-französische Verbindung zwischen Genf und Annemasse (CEVA), andererseits auf hohe Investitionen in Rollmaterial.

Erfreulich entwickelte sich der Free Cash Flow: Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand beträgt er CHF 905,8 Mio. (2011: CHF –5,2 Mio.). Gründe dafür sind ein stringentes Cash Management, die Priorisierung der Investitio-

Nach wie vor ist die SBB durch die Sanierung ihrer Pensionskasse belastet. Der 1999 in einer Stiftung verselbstständigten Kasse geht es allerdings heute deutlich besser: Das 2009 geschnüerte Sanierungspaket greift. Der technische Deckungsgrad lag Ende 2012 erstmals seit Langem wieder bei annähernd 100 Prozent, und zwar dank einem ausserordentlich guten Anlagejahrs und einer im Branchenvergleich überdurchschnittlichen Performance. Die Pensionskasse ist gestärkt, aber noch nicht über dem Berg: Weiterhin müssen die SBB und die Versicherten selbst substanzielle Beiträge an die Sanierung leisten; der Bund hat seinen Beitrag im Jahr 2011 mit einer Einmalzahlung geleistet. Dazu kommt die ungünstige Versichertenstruktur der Kasse. Weitere Anpassungen des technischen Zinses werden kaum zu umgehen sein; bereits auf 1. Oktober 2012 hat die Pensionskasse diesen von 3,5 auf 3,0 Prozent gesenkt. Im Hinblick darauf hat sie begonnen, Rückstellungen zu bilden, die den Deckungsgrad erneut verschlechtern.

2012 hat die SBB so viel
Geld investiert wie noch nie –
28,7 Prozent mehr als im Vorjahr.

nen sowie der Verkauf der Hypothekendarlehen der Eisenbahner-Baugenossenschaften an die SBB Pensionskasse. Verspätete Lieferungen von Rollmaterial und Verzögerungen bei einzelnen Immobilienprojekten bewirkten eine vorübergehende Entlastung.

Dank dem verbesserten Free Cash Flow konnten die verzinslichen Nettoschulden reduziert werden. Mit CHF 6841,9 Mio. (2011: CHF 7494,4 Mio.) waren sie Ende 2012 allerdings weiterhin auf einem hohen Stand.

Teil II: Ausblick.

Mobilität ist wertvoll.

Auch in Zukunft soll die Schweiz auf eine leistungsfähige SBB zählen können. Denn die Bahn leistet mit ihrem Mobilitätsangebot einen Beitrag an die Lebensqualität und steigert die Attraktivität unseres Landes und seiner Regionen. Unter anderem deshalb ist die Schweiz im «World Competitiveness Report» 2012 erneut zum wettbewerbsfähigsten Land der Welt erkoren worden und hat für die Qualität ihrer Infrastrukturen die Bestnote erhalten – allgemein und für die Bahninfrastruktur im Besonderen.

Mobilität für Menschen und Güter ist wertvoll. Sie macht Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitorte leichter erreichbar, spart Zeit, verringert regional höhere Arbeitslosenquoten und verbindet die Schweiz mit Europa. Volkswirtschaftlich betrachtet fördert Mobilität Produktivität und Wirtschaftswachstum. Sie trägt zum Wohlstand bei; zudem ermöglicht Arbeiten im Zug Produktivitätsgewinne.

Mobilität ist aber auch ein knappes Gut – insbesondere in den Spitzenstunden morgens und abends. Im Tagesdurchschnitt liegt die Sitzplatzauslastung bei knapp 30 Prozent; ausserhalb der Hauptverkehrszeiten besitzt die SBB noch hohe ungenutzte Kapazitäten. Flexible Arbeitsformen und gestaffelter Schul- und Arbeitsbeginn helfen, die teuren Spitzen zu dämpfen.

Die Bahn schafft mit ihrem Mobilitätsangebot eine Grundlage für den Wohlstand unseres Landes.

Darum engagiert sich die SBB für flexibles Arbeiten zu Hause («Home Office») und unterwegs («Mobile Office») sowie für die damit verbundenen Kommunikationstechnologien; dazu gehören die durchgängige Mobilfunkversorgung für unsere Bahnkunden mittels WLAN an 100 Bahnhöfen bis Ende 2015 und guter Internetempfang in Zügen, in Zusammenarbeit mit den Telecomanbietern.

Der Mobilitätsbedarf nimmt weiter zu. In den nächsten 20 Jahren ist, begünstigt durch die Migration, in der Schweiz mit einem Bevölkerungswachstum von 11 Prozent zu rechnen. Den Prognosen des Bundes zufolge nimmt der Personenverkehr bis 2030 um 25 Prozent, im suburbanen Raum um 30 Prozent

zu, der Güterverkehr sogar um 45 Prozent. In den Agglomerationen muss das Wachstum schon wegen der grossen Pendlerströme und des fehlenden Platzangebots für neue Strassen mehrheitlich auf der Schiene stattfinden. Unter solchen Rahmenbedingungen ist mehr Kapazität für die nächsten Ausbauschritte wichtiger als höhere Geschwindigkeiten. Die Prioritäten liegen auf Zügen mit mehr Sitzplätzen und modernen Arbeitsmöglichkeiten sowie besser zugänglichen Bahnhöfen und Perrons.

Transformation fortsetzen – für unsere Kundinnen und Kunden.

Um die Erfordernisse zu bewältigen, wird die SBB ihre Transformation vom Regiebetrieb des Bundes zur SBB AG fortsetzen. Im Zentrum steht die betriebswirtschaftliche Führung, wie sie im SBB Gesetz verankert ist. Sie bedeutet, mit unternehmerischem Denken und modernen betriebswirtschaftlichen Methoden Transparenz zu schaffen und die Herausforderungen zu bewältigen. Heute ist der Zustand unseres Netzes untersucht und der Handlungsbedarf aufgezeigt; Nachholmassnahmen sowie einzelne ergänzende Studien sind im Gang. Wichtige Sanierungen sind auf Kurs – so jene des Güterverkehrs oder der Pensionskasse. Die finanzielle Steuerung haben wir stark verbessert.

Betriebswirtschaftliche Führung heisst auch, die grösstmögliche Leistung für die Kunden zu erarbeiten aus den Verkehrseinnahmen und den öffentlichen Mitteln, die für bestellte Angebote bezahlt werden. Jeder verdiente Franken wird wieder ins Bahnsystem investiert. Als Dividende liefert die SBB einen Beitrag an die Lebensqualität in der Schweiz sowie an die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit.

Service public ist für uns eine Verpflichtung, die wir leidenschaftlich erfüllen. Er bedeutet aber, dass eine Leistung auch nach dem SBB Gesetz nur erbracht werden darf, wenn jemand diese Leistung will und auch bezahlt.

Das Unternehmen ist konsequent auf die Märkte und Kunden auszurichten. Es gilt Nutzen zu schaffen, für welchen die Kundinnen und Kunden zu bezahlen bereit sind. Es bedeutet zudem, auf Marktveränderungen und mehr Wettbewerb vorbereitet zu sein. Das aktuelle und zukünftige Angebot soll sich noch stärker an Kundenbedürfnissen orientieren. Dazu gehören Angebotserweiterungen wie zum Fahrplanwechsel Ende 2012 in der Romandie sowie auf der Linie Zürich–Schaffhausen, die Erneuerung der Rollmaterialflotte und bessere Aufenthaltsqualität in den Bahnhöfen. Wir müssen uns darauf einstellen, dass öffentliche Mittel in Zukunft nicht mehr in einem Mass zur Ver-

fügung stehen, die einen weiteren Ausbau und dessen Folgekosten wie in den beiden vergangenen Jahrzehnten finanzieren.

Darüber hinaus wollen wir mit Innovationen neue und sich wandelnde Kundenbedürfnisse erfüllen, zum Beispiel nach

mobiler Kommunikation und Arbeitsmöglichkeiten im Zug oder Einkauf von unterwegs; dabei probieren wir bewusst Innovationen aus, um künftige Kundenbedürfnisse befriedigen zu können (siehe Box unten). Neben allen Innovationen bleiben die

Umfassend nachhaltig.

Die SBB verpflichtet sich zu vorbildlicher und umfassender Nachhaltigkeit: wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit wirken direkt auf die Konzernziele der SBB ein. Das ganzheitliche Verständnis der Nachhaltigkeit entspricht den internationalen Standards der Global Reporting Initiative (GRI).

In der ökologischen Nachhaltigkeit hat die SBB im vergangenen Jahr markante Fortschritte erzielt: Wir erhöhten den Anteil umweltfreundlicher Wasserkraft beim Energieverbrauch von 72,6 auf 83,2 Prozent und reduzierten den Energiebedarf im Rahmen unseres Energiesparprogramms um 183 Gigawattstunden. Die Einsparung entspricht dem Stromverbrauch von rund 45 000 Haushalten. Neben dem Energiesparziel wurde 2012 auch das CO₂-Reduktionsziel mehr als erfüllt, so durch die Inbetriebnahme neuer Hybridlokomotiven bei SBB Cargo und den Umbau älterer Rangierlokomotiven. Das Energiespar- und das Klimaschutzprogramm sind beide langfristig angelegt. Beide umfassen nebst dem Bahnbetrieb auch die Gebäude und die Strassenfahrzeuge. Im Einklang mit der Energiestrategie des Bundes wollen wir den heutigen Anteil an der Kernenergie bis 2025 einsparen. Den zukünftigen Mehrbedarf durch den Ausbau des Angebots decken wir mit erneuerbaren Energien. Besondere Anstrengungen galten 2012 zudem dem Abfallrecycling und griffigen Massnahmen gegen Littering.

Die SBB ist die grösste Anbieterin nachhaltiger Mobilität in der Schweiz. Wer mit der Bahn fährt oder Güter transportieren lässt, entlastet die Umwelt. Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss liegen um ein Mehrfaches unter jenem des Strassenverkehrs. Diesen Vorsprung gegenüber der Strasse wollen wir halten und ausbauen.

Die soziale Nachhaltigkeit ist auch im Auftrag des Bundes an die SBB verankert. Die SBB erhöht mit einem qualitativ hochstehenden Mobilitätsangebot die Lebensqualität der Bevölkerung und die Standortqualität der Schweiz. Zudem wollen wir auch eine attraktive, sozial verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein und mit zeitgemässen Arbeitsmodellen und -plätzen gut qualifizierte Mitarbeitende anziehen. Die Resultate der Personalbefragung 2012 sowie gute Positionen in mehreren Arbeitgeberratings geben uns Rückenwind.

An der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit und Stabilität arbeiten wir intensiv. Unsere Strategie für die kommenden Jahre zielt darauf hin, ein attraktives Verkehrsunternehmen zu sein und ein wertvolles zu werden.

Grundanforderungen für uns zentral: Die Kundinnen und Kunden wollen pünktlich, zuverlässig, komfortabel und in sauberen Zügen reisen.

Personal gefordert – und zufriedener.

Die Transformation stellt hohe Anforderungen an die Mitarbeitenden in einer schneller und unkalkulierbarer werdenden Welt. 2012 haben wir die spürbare Kundenorientierung bewusst in den Vordergrund gerückt. Aufgrund der Diskussionen über viel-

fältigen Nachhol- und Finanzierungsbedarf hatten einige unserer Kunden den Eindruck, dass die Dienstleistungen der SBB für sie nicht im Vordergrund stünden. Wir hatten unangenehme Themen wie den Netzzustand oder die Verschuldungsproblematik in den letzten Jahren transparent gemacht und angepackt; nur so können wir langfristig und nachhaltig gute Leistungen für unsere Kunden erbringen. Viele dieser Sanierungsthemen sind nun auf Kurs.

Deshalb soll noch mehr spürbar werden: Wir wollen täglich Topleistungen und ausgezeichneten Service für unsere Kundin-

Innovationen für Kunden.

Mit zukunftsorientierten Angeboten will die SBB den Service für ihre Kunden weiter verbessern und das Bahnsystem noch leistungsfähiger machen. Bei den Serviceleistungen werden bewusst Innovationen ausprobiert, um künftige Kundenbedürfnisse erfüllen zu können. Vier Beispiele.

- Kommunizieren unterwegs: Die SBB verbessert die Mobilfunkservices für Bahnreisende. Neu werden wir in den nächsten drei Jahren an rund 100 Bahnhöfen kostenlosen WLAN-Service anbieten. Gleichzeitig treibt die SBB, zusammen mit den Mobilfunkanbietern, für einen besseren Empfang im Zug den Einbau sogenannter Repeater voran, und zwar in den Reisezugwagen im Fernverkehr. Entlang der Hauptachsen schliessen die Mobilfunkanbieter zudem laufend bestehende Netzlücken für Telefonie und Datenversorgung.
- Unterwegs verbunden: Mit der Ende 2012 lancierten App «SBB Connect» können sich Reisende im gleichen Zug über Facebook und Twitter verbinden. Die kostenlose Anwendung bringt die sozialen Netzwerke in den Zug und in den Bahnhof: Die Nutzerinnen und Nutzer wissen, welche ihrer Freunde ebenfalls mit ihnen unterwegs sind, und können mit ihnen Kontakt aufnehmen.
- Einkaufen unterwegs: Auf dem Nachhauseweg ohne Zeitverlust noch Einkäufe tätigen zu können, ist für viele Reisende ein lockendes Angebot. Beim Einsteigen in den Zug bestellen sie Waren des täglichen Bedarfs, bei Ankunft im Bahnhof holen sie diese ab. Der Service wird zurzeit mit «Le Shop» in einem Versuchsbetrieb in Zürich und Lausanne getestet. Er verleiht der Bahnreise einen weiteren Mehrwert (www.sbb.ch/leshoprail).
- Grüne Welle auf der Schiene: Das System «Adaptive Lenkung» (ADL) hilft das weltweit am dichtesten befahrene Schienennetz noch besser auszunützen, spart durch effizienteres Fahren viel Energie und macht das Zugfahren ruhiger. ADL berechnet kontinuierlich den Zugverlauf und leitet das Ergebnis als Fahrempfehlung in den Führerstand weiter. Die Lokführer können damit Zeit und Energie kostende Halte vor Signalen vermeiden. ADL steht in der Pilotphase und wird bei Bewährung Ende 2014 definitiv eingeführt.

nen und Kunden erbringen und auch ihre Erwartungen über-treffen, so etwa in Ausnahmesituationen. Wir wollen den Kunden das Gefühl vermitteln, «Unterwegs zuhause» zu sein.

Damit die Mitarbeitenden auf allen Stufen den Wandel erfolgreich bewältigen können, fördert die SBB ihre persönliche Entwicklung und ihre Kompetenzen gezielt. Im Zentrum steht auch unsere Einstellung, dass wir für viele Probleme selber Lösungen finden müssen, anstatt – möglicherweise vergeblich – auf öffentliches Geld zu hoffen.

Dabei sind die Führungskräfte auf allen Stufen besonders gefordert. Einerseits sollen sie die Mitarbeitenden bei ihrer Weiterentwicklung unterstützen. Andererseits steigen auch die Anforderungen an die Kader. Sie müssen mit guter Selbst-, Sozial-, Führungs- und Unternehmerkompetenz den eigenen Bereich zielstrebig leiten und die Zusammenarbeit intensiv dort pflegen, wo Abhängigkeiten von andern oder Auswirkungen auf andere entstehen.

Die Resultate der Personalbefragung 2012 bestätigen den Kurs des Wandels. Es ist uns etwas besser gelungen, unsere Herausforderungen, Absichten und Pläne den Mitarbeitenden zu erläutern. Die Zufriedenheit der Mitarbeitenden stieg gegenüber 2010 deutlich an, nämlich von 58 auf 62 Punkte. Der Wert

2012 haben wir die spürbare Kundenorientierung bewusst in den Vordergrund gerückt.

für Engagement und Verbundenheit (Commitment) erhöhte sich von 72 auf 75 von 100 Punkten. Und die Mitarbeitenden haben das Gefühl, bei der SBB etwas bewegen zu können: Die Frage nach dem persönlichen Beitrag zur Erreichung der Konzernziele beantworteten sie mit 81 Punkten (2010: 75). Das ist beeindruckend und erfreulich.

Der Einsatz moderner Kommunikationsmittel soll den weiteren Wandel erleichtern. So wollen wir, dass bis Ende 2014 sämtliche Mitarbeitenden an ihrem festen oder mobilen Arbeitsplatz online verbunden sind – untereinander, mit der SBB und der Aussenwelt. Die digitale Vernetzung soll die Arbeitsabläufe vereinfachen, die Arbeit erleichtern und damit die Produktivität weiter verbessern. Den Einsatz moderner Kommunikationstechnik fördern wir heute schon damit, dass die Mitarbeitenden

private Geräte (Smartphones und Tablets) ins Unternehmensnetzwerk integrieren können, unabhängig von Ort und Zeit.

Weniger Schulden erhöhen Handlungsspielraum.

Um die SBB wirtschaftlich nachhaltig weiterzuentwickeln, ist in schwieriger werdenden Zeiten finanzieller Handlungsspielraum nötig. Dies auch, um Veränderungen im Markt zu bewältigen, um tendenziell abnehmende öffentliche Mittel auszugleichen und um zu vermeiden, durch einen wachsenden Schuldenberg zur Belastung für den Eigentümer, die schweizerische Eidgenossenschaft, und damit den Steuerzahler zu werden. In den vergangenen Jahren konnten wir unsere finanzielle Leistung bereits deutlich steigern: Das Betriebsergebnis (EBIT) hat sich kontinuierlich verbessert, der Ertrag wuchs mit durchschnittlich 2,1 Prozent pro Jahr deutlich stärker als der Aufwand mit 1,2 Prozent. Die Produktivität von Betrieb und Netz ist im europäischen Vergleich hoch und hat sich im Zehnjahresvergleich deutlich verbessert.

Trotz dem Schuldenabbau im vergangenen Jahr ist der Schuldenstand aber weiterhin zu hoch. Die Investitionen der SBB übersteigen den erwirtschafteten Cash Flow deutlich. Der Bund als Eigentümer der SBB unterstützt unsere Bestrebungen, die Verschuldung ins Lot zu bringen. Im Rahmen seiner kürzlich angepassten Strategischen Ziele für die SBB 2011–2014 gibt er dem Unternehmen erstmals eine Verschuldungsobergrenze vor: Mittelfristig soll die verzinsliche Nettoverschuldung des Unternehmens das 12-Fache des operativen Ergebnisses nicht übersteigen. Ende 2012 betrug sie das 12,3-Fache.

Unser Ziel ist es, mit dem Schuldenabbau mehr Handlungsspielraum für attraktive Investitionen wie neue Züge für die Gott-hardachse oder die Entwicklung von Bahnhofgebieten zu schaffen. Eingeengt wird dieser Spielraum aber durch grosse anstehende Investitionen in abgeltungsberechtigte Bereiche, in denen die SBB keine Gewinne erwirtschaften darf – so in die Energieversorgung oder in die Fahrzeugflotte des Regionalverkehrs und der Infrastruktur. 2012 machten die Investitionen in abgeltungsberechtigte Bereiche 36 Prozent der kommerziell finanzierten Investitionen aus. Dies erlaubt uns nur eingeschränkte Investitionen in eigenwirtschaftlichen Bereichen, die das Ergebnis verbessern können. Der Druck würde sich noch vergrössern, sollte der Regionalverkehr über längere Zeit weiter zulasten des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs wachsen.

Bahnsystem und Ausbauschritte verbindlich finanzieren.

Begünstigt wird das Erreichen der finanziellen Stabilität auch durch die Leistungsvereinbarung 2013–2016, die 2012 mit dem Bund ausgehandelt worden ist. Mit einem Zahlungsrahmen von CHF 6618,9 Mio. für die SBB haben Bundesrat und Parlament anerkannt, dass die Substanz unseres stark ausgelasteten Bahnnetzes nur mit ausreichenden Mitteln gesichert werden kann. Zudem ist das Bewusstsein gewachsen, dass jeder Ausbau des Netzes hohe Folgekosten hat.

Zu einer nachhaltigen Finanzierung tragen auch das Ausbauprogramm und das wegweisende Finanzierungskonzept der Vorlage FABI («Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur») des Bundes bei. Betrieb, Investitionen und Folgekosten werden darin als Ganzes betrachtet. Mit dieser Logik wird ein Mangel behoben, auf den die SBB schon vor Jahren hingewiesen hat. Die SBB unterstützt die Vorlage. Sie ermöglicht es, die Weiterentwicklung des schweizerischen Bahnsystems verlässlich zu finanzieren. FABI soll nach dem Parlament 2014 auch dem Volk unterbreitet werden.

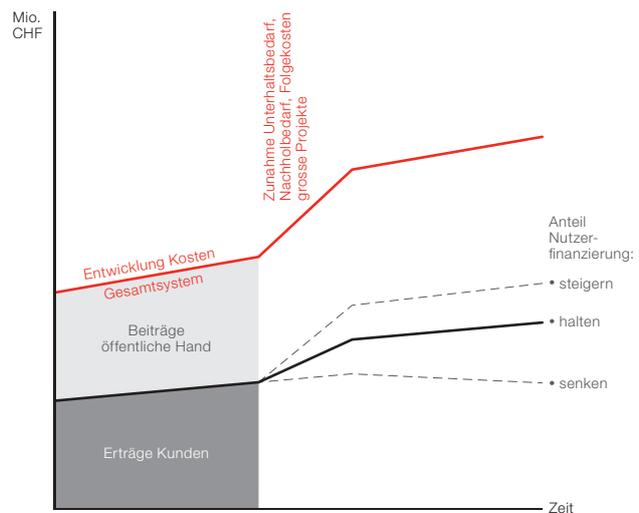
Zur nachhaltigen Finanzierung eines leistungsfähigen Bahnsystems müssen alle Beteiligten beitragen: SBB und andere Verkehrsunternehmen, Bund und Kantone sowie Reisende. Die Lastenteilung zwischen Nutzenden und Steuerzahlenden – also der Anteil der Nutzerfinanzierung – ist letztlich eine politische Frage. Die SBB schafft dafür die notwendige Transparenz: Angebotsausbauten führen zu zusätzlichen Kosten für Infrastruktur und für die von Bund und Kantonen bestellten Zugverkehrsangebote.

Heute wird rund die Hälfte der Kosten des Gesamtsystems durch die Reisenden getragen. Zielvorgaben zum Anteil der Nutzerfinanzierung sind aus unserer Sicht unerlässlich, damit weder Kundinnen und Kunden von Preissteigerungen noch Transportunternehmen sowie Bund und Kantone erneut von ungedeckten Kosten überrascht werden.

Die entscheidende Frage dabei ist, welchen Anteil der Gesamtkosten die Nutzer und welchen die öffentliche Hand (Bund und Kantone) künftig an den Öffentlichen Verkehr bezahlen können und wollen. Hier ist eine politische Klärung erforderlich: konstruktiv und transparent, mit einer offenen Abwägung zwischen Nutzerfinanzierung, d. h. Preiserhöhungen, und dem, was die öffentliche Hand leistet.

So gelingt es schliesslich, auch in Zukunft die Entwicklung der Mobilität als wichtiges Element der Wettbewerbsfähigkeit in unserem Land zu sichern.

Verhältnis Finanzierung Nutzer / öffentliche Hand.



Die Kosten steigen stark an durch erhöhten Unterhaltsbedarf, Abbau des Nachholbedarfs sowie die Folgekosten grosser Bauwerke wie Gotthardbasistunnel oder Durchmesserlinie. Allein wenn das heutige Verhältnis öffentliche Hand–Kunden bei der Finanzierung beibehalten werden soll, müssen die Billettpreise steigen. Alternativ muss die öffentliche Hand mehr bezahlen.

Regionalverkehr und Schienengüterverkehr stärken.

Der Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr – das Verhältnis der Einnahmen von den Nutzern zu den gesamten Kosten des Betriebs der Regionalverkehrslinien – ist 2012 auf 55 Prozent gesunken gegenüber 57 Prozent im Vorjahr, d. h. Bund und Kantone haben relativ zu den Bahnbenutzern mehr an die Kosten im Öffentlichen Regionalverkehr bezahlt als im Vorjahr. Dieser Trend dürfte sich 2013 fortsetzen. Das Bundesamt für Verkehr spricht von einer Finanzierungslücke. Diese muss 2013 und 2014 geschlossen werden durch Bund, Kantone und die betroffenen Transportunternehmen. Künftig müssen die Bestellungen verbindlich und früher erfolgen. Die Offerten der Verkehrsunternehmen sind frühzeitig und belastbar mit den Finanzbedarfsplanungen von Bund und Kantonen abzustimmen.

Wir wollen einen starken Güterverkehr: Die SBB begrüsst deshalb, dass bis 2015 aufgrund der vom Parlament überwiesenen Motion «Schienengüterverkehr in der Fläche» erstmals eine breite Auslegeordnung erstellt und eine vertiefte Diskussion über die Konzeption für einen marktorientierten Schienengüter-

verkehr in der Schweiz geführt wird. Wir werden uns dafür einsetzen, dass dieser unternehmerisch und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien geführt werden kann. Der Eisenbahngüterverkehr soll dort eingesetzt werden, wo dessen Stärken liegen: bei der Bündelung grosser und regelmässiger Volumina. Notwendig sind verlässliche und unterstützende Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr, auch in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit zwischen Schiene und Strasse. Bezüglich Infrastrukturzugang, Investitionen in Anlagen oder bei Innovationen sind finanzielle Förderung durch Bund und Kantone nötig. Der Betrieb soll eigenwirtschaftlich abgewickelt werden; Bestellungen durch die öffentliche Hand sind selbstverständlich möglich.

Gezielt wachsen – mit kombinierter Mobilität.

Ein wichtiges Wachstumsfeld ist die kombinierte Mobilität für Güter und Personen. Im Güterverkehr sind die zunehmenden Containermengen ab den Seehäfen ein Wachstumsmotor: Mit Terminals für den Umschlag Schiene/Schiene und Schiene/Strasse und für die Abfertigung von 750 Meter langen Zügen wollen wir daran teilhaben. Im kombinierten Güterverkehr sind die notwendigen Umschlagsanlagen aufzubauen, konkret das Terminal Basel Nord, das den Schiff/Schiene- und Schiene/Schiene-Umschlag im grösseren Stil ermöglicht, sowie das Gateway Limmattal für die Abwicklung von sogenannten Shuttle-Zügen von den Seehäfen. Das Einsammeln und die weitere Verteilung der Güter in der Schweiz erfolgen bei grossen und regelmässigen Volumina vorzugsweise auf der Schiene, ansonsten auf der Strasse.

Auch im Personenverkehr sollen die Verkehrsträger Schiene und Strasse dort eingesetzt werden, wo sie ihre Vorteile haben. In grossen Agglomerationen gibt es kaum Alternativen zum Öffentlichen Verkehr. Kombinierte Mobilität heisst für uns Zusammenarbeit im Öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Diejenigen Verkehrsmittel sollen eingesetzt werden, die am besten geeignet sind, Kundenbedürfnisse sinnvoll zu erfüllen. Das kann im Öffentlichen Nahverkehr der Rufbus, der Bus oder das Tram sein. Es können aber auch Park + Ride-Lösungen sein oder das Abliefern und Abholen von Fahrgästen durch ein von Dritten gefahrenes Auto; so wird der Individualverkehr sinnvoll mit der Schiene verbunden. Die Eisenbahn mit ihrem grossen Fahrzeugplatzangebot hat in dicht besiedelten Agglomerationsräumen zweifelsohne unschlagbare Wettbewerbsvorteile und ist das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Der parallele Ausbau von Schiene und Strasse ist wohl kaum finanzierbar. Andererseits ist er auch nicht notwendig; nämlich wenn

Kunden in Zukunft bei der Wahl des geeigneten Verkehrsmittels durch weiterentwickelte Kundeninformation unterstützt werden – z. B. je nach Wetter – und wenn Verkehrsströme durch telematische Lösungen gelenkt werden.

Ein weiterer Markt mit Potenzial ist der grenzüberschreitende Personenverkehr. Für eine Präsenz im Ausland haben wir gute Voraussetzungen – als international vernetztes Verkehrsunternehmen, als integriert geführte Bahn mit Vorbildwirkung in den Nachbarländern und als nationaler Systemintegrator. Uns interessieren der Regionalverkehr im Grenzgebiet der Schweiz und der internationale Fernverkehr mit den umliegenden Metropolen im Vierstundenradius der Schweiz. Dabei stehen für uns Kooperationslösungen im Vordergrund.

Ein Wachstumsfeld sind auch die Bahnhöfe und deren unmittelbares Umfeld. Der Ausbau zu Mobilitätszentren mit ausgebauten Angeboten für Reisende und Bevölkerung ist wirtschaftlich lohnend. Mit unserem Engagement tragen wir zur Wertschöpfung an Toplagen mitten in städtischen Zentren bei – und wir profitieren davon dauerhaft. Grundlage dieses Ertrags-

—
Ein wichtiges Wachstumsfeld
ist die kombinierte Mobilität
für Güter und Personen.
—

pfeilers sind die wachsenden Frequenzen unserer Bahnhöfe. Diese erfordern allerdings auch, dass der Zugang zur Bahn verbessert und der Personenfluss gewährleistet werden muss. Schon heute erreichen einzelne grosse Bahnhöfe ihre Kapazitätsgrenze. Dem Netzzustandsbericht 2012 zufolge müssen in zwölf Bahnhöfen Publikumsanlagen wie Perrons oder Unterführungen erweitert werden. Die Finanzierung des Ausbaus von Bahnzugängen wird in den kommenden Jahren immer bedeutender.

Vorsicht bei Änderung von Rahmenbedingungen.

Um das gut funktionierende schweizerische System der Eisenbahn und des Öffentlichen Verkehrs weiterzuentwickeln, bauen wir auf eine gute Zusammenarbeit mit den 143 Verkehrsunternehmen in der Schweiz sowie mit Bund und Kantonen.

Der Bund hat dabei als Eigentümer der SBB wie auch als Regulator und Besteller von Leistungen eine Schlüsselrolle. Aus

Sicht der SBB ist eine klarere Trennung von Eigentümer-, Besteller- und Regulatorrollen anzustreben, um künftig Interessenkonflikte zu vermeiden. Gemeinsam mit dem Bund sind die gesetzlichen und vertraglichen Rahmenbedingungen weiter zu optimieren – mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber andern Verkehrsmitteln sicherzustellen.

Die Vorschläge der Europäischen Kommission zum vierten Eisenbahnpaket waren für die Mitgliedstaaten der europäischen Union bisher nicht überzeugend. Die Kommission will die nationalen Personenverkehrsmärkte öffnen und freien Zugang zum gesamten Netz ermöglichen; sie will zudem Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen weitgehend bis vollständig trennen. Wichtige Mitgliedstaaten haben aber andere Vorstellungen, was die zukünftige Ausgestaltung des europäischen Eisenbahnverkehrs betrifft. Der Forderung der Kommission bezüglich Trennung von Infrastruktur und Verkehr ab 2019 wird von diesen Mitgliedstaaten offen widersprochen.

Aus unserer Sicht muss zuerst die technische Standardisierung beispielsweise für ETCS oder für Rollmaterialzulassungen angepackt und dezidiert umgesetzt werden. Erst wenn diese technischen Voraussetzungen geschaffen sind, sollten weitere Schritte überhaupt in Betracht gezogen werden. Dabei wären die Rahmenbedingungen für die Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz anzupassen. Und zwar auch so, dass diese grössere Gewinne machen und im Wettbewerb

bestehen könnten. Dies würde die Kosten für den bestellenden Bund und die Kantone sowie die Kunden erhöhen. Nebst der Anpassung der schweizerischen Geschäftsmodelle wäre auch die Festlegung sozialer Rahmenbedingungen erforderlich.

In Europa ist viel von Liberalisierung und ihren Vorteilen die Rede. Wir sind davon nicht überzeugt. Teilweise führt die Marktöffnung zu Verteidigungsaktionen zulasten eines durchgängigen Angebots für Kunden. Wir haben in der Schweiz ein ausgezeichnetes Bahnsystem – eine Debatte über den Nachvollzug von viel diskutierten und nirgends nachweislich bewährten organisatorischen Veränderungen ist daher in der Schweiz zurzeit nicht angezeigt.

Auf die Stärken unseres integrierten Systems bauen.

Für die SBB ist die integrierte Bahn gerade in Anbetracht der vergleichsweise kleinen Fläche der Schweiz und des hoch belasteten Netzes die effizienteste und effektivste Organisationsform und der Garant für ein weiterhin leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem. Dies bestätigen zahlreiche Studien. Sie zeigen den Spitzenplatz der Schweiz im internationalen Vergleich auf betreffend Servicequalität, Nutzungsintensität und Modalsplit Bahn/Strasse. Ein so stark ausgelastetes Eisenbahnsystem kann am effizientesten von einem integrierten Unterneh-

Die SBB im Dienst des Öffentlichen Verkehrs.

Zahlreiche Funktionen des Öffentlichen Verkehrssystems der Schweiz nimmt die SBB als sogenannte Systemführerin wahr, in enger Zusammenarbeit mit den 143 Verkehrsunternehmen der Schweiz. Wir bekennen uns zu unserer Verantwortung und stellen in vielen Gebieten unsere Kompetenz in den Dienst des Gesamtsystems – so etwa beim Fahrplan, der Kundeninformation, dem Krisen- und Ereignismanagement, der Bahnstromversorgung, der Preisgestaltung und dem Wagenladungsverkehr. Den kooperativen Ansatz im Bereich der Schieneninfrastruktur weiter gestärkt hat im September 2012 eine Vereinbarung der Schienenverkehrsbranche zur Konfliktlösung sowie die Gründung einer Kommission Infrastruktur/Forum Netzentwicklung beim Verband öffentlicher Verkehr (VöV). Die Arbeiten innerhalb der Branche werden nun im Personen- und Güterverkehr fortgesetzt. Aufgaben und daraus resultierende Rechte und Pflichten sollen im Verlauf von 2013 beschrieben und zusammen mit der ÖV-Branche auf den neusten Stand gebracht werden.

men betrieben werden. Das belegt auch die Arbeitsproduktivität der SBB: Sie ist im internationalen Vergleich sehr gut.

Selbstverständlich ist für das Modell der integrierten Bahn die gute, diskriminierungsfreie Zusammenarbeit in der Branche eine wichtige Voraussetzung; deshalb achtet die SBB auch stark darauf (siehe Box S. 18). Umgekehrt wären selbst geringfügig scheinende Änderungen wie die ab und zu diskutierte Umwandlung der SBB in eine Holding sehr sorgfältig zu prüfen unter den Aspekten Angebotsqualität und Effizienz der eingesetzten öffentlichen Mittel. Für unsere Kunden sowie für Bund und Kantone, welche die negativen Konsequenzen der Desintegration in finanzieller wie auch qualitativer Hinsicht zu tragen hätten, werden wir die Stärken des Systems in die Waagschale werfen, um das man uns im Ausland beneidet.

Wir stellen wichtige Weichen bis 2016.

Bis 2016 stellt die SBB wichtige Weichen, um für den Zeitraum danach bereit zu sein. Wir sind gut unterwegs, um dies zu meistern. Unsere mehr als fünf Millionen Kundinnen und Kunden profitieren in den kommenden Jahren von einem schrittweise verbesserten Angebot. Infrastrukturbauten und neue Züge sind die Grundlage dafür. Im Regional- und Fernverkehr werden wir neue Doppelstockzüge einsetzen, für den Verkehr mit Italien zeitgemässe ETR-610-Züge anstelle der in die Jahre gekommenen ETR 470 und schliesslich neue Züge für weitere internationale Verbindungen. Die Einführung neuer Züge oder Infrastrukturen stellt dabei die Geduld mancher Kunden, aber auch unsere eigene auf die Probe. Wir vollenden grosse Immobilienprojekte wie Zürich Europaallee, den Basler Südpark, La Praille oder den Umbau des Genfer Hauptbahnhofs Cornavin. 2014 geht eine erste Etappe der regional und national bedeutenden Zürcher Durchmesserlinie in Betrieb sowie im Süden die Bahnverbindung zwischen Mendrisio im Tessin und Varese in der Lombardei. 2017 folgt die grenzüberschreitende Verbindung zwischen Genf und Annemasse (CEVA).

Ein Ereignis markiert die Etappe der vielen bedeutenden Weichenstellungen: die Eröffnung des Gotthardbasistunnels Ende 2016. Dann werden sich die Kameras der Welt auf die Schweiz und ihre Bahn richten. Der längste Tunnel der Welt ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst und Bautechnik. Für unser Unternehmen bildet die Eröffnung des Tunnels aber auch einen Meilenstein auf der Fahrt in die Zukunft. Der Gotthardbasistunnel verkürzt den Weg zwischen dem Norden und dem Süden der Schweiz und ermöglicht es, Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. International ist das Ereignis eine einmalige Chance für die Schweiz, den Öffentlichen Verkehr als Ver-

körperung der Schweizer Werte Zuverlässigkeit und Innovation zu präsentieren.

Zuverlässig und innovativ wollen wir sein – für unsere Kunden, die Schweiz und ihre Regionen, für den Eigentümer und unsere Mitarbeitenden. Morgen noch mehr als heute.

Herzlichen Dank!

Auf dem Weg nach 2016 bauen wir auf das Vertrauen unserer Kundinnen und Kunden, die Unterstützung der Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und das hohe Engagement unserer 29 240 Mitarbeitenden, die im Wandel und durch die vielen laufenden Projekte stark gefordert sind. Ihnen allen sprechen wir unseren Dank aus. Und natürlich danken wir auch dem Bund und den Kantonen für ihre Bestellungen sowie Bundesrat und Parlament für die 2012 ausgehandelte Leistungsvereinbarung und ihre weitsichtige Verkehrspolitik, die uns den nötigen Rückhalt gibt.

Wir danken insbesondere auch denjenigen Kunden, die uns auf Mängel hinweisen, oft zu Recht. Und wir danken für die Nachsicht, wenn in unserem Betrieb oder in unserer Kommunikation auch einmal ein Missgeschick passiert. Das lässt sich in einem Grossbetrieb mit gegen 30 000 Mitarbeitenden, täglich fast einer Million Reisenden und insgesamt mehr als fünf Millionen Kundinnen und Kunden leider nie gänzlich vermeiden. Alle unsere Kunden und Partner können jedoch versichert sein: Wir wollen aus jedem Fehler lernen, jeden Tag noch ein wenig besser werden und noch besser verstehen, was unsere Kundinnen und Kunden von uns erwarten. Denn für sie sind wir mit Freude und Engagement tagtäglich unterwegs.



Dr. Ulrich Gygi

Präsident des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer
CEO SBB AG

Für die Kundinnen und Kunden.

Die Kundinnen und Kunden stehen im Mittelpunkt unseres Handelns. Für sie will die SBB mit ihren Divisionen jeden Tag echten, spürbaren Nutzen erzeugen und das Bahnangebot weiterentwickeln. SBB Personenverkehr bringt täglich 967 000 Reisende pünktlich ans Ziel. SBB Immobilien arbeitet täglich daran, dass die Reise angenehm beginnt und endet – in modernen Bahnhöfen und Zentren des urbanen Lebens. SBB Cargo transportiert täglich 175 000 Tonnen Güter und bildet das Rückgrat des Güterverkehrs in der Schweiz. Und SBB Infrastruktur gewährleistet ein leistungsfähiges, sicheres Schienennetz und stellt den Betrieb darauf sowie die Energieversorgung sicher. Zusammen bilden die vier Divisionen das erfolgreiche System der integrierten Bahn, das auch 2012 den Kundinnen und Kunden ökologisch nachhaltige Dienstleistungen aus einer Hand geboten hat.

Personenverkehr. Höhere Erträge, weniger Kilometer.

2012 waren annähernd gleich viele Reisende mit der SBB unterwegs wie im Vorjahr. Die Zahl der Stammkunden wuchs weiter, der Fernverkehr entwickelte sich allerdings leicht rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahr erwirtschaftete der Personenverkehr höhere Erträge (+2,4 Prozent). Gleichzeitig erhöhten sich die Kosten, hauptsächlich wegen der gestiegenen Trassenkosten. Die SBB entwickelt das Angebot für ihre Fahrgäste trotz dicht befahrenem Netz stetig weiter. Um weiterhin erfolgreich zu sein, erhöht sie den Kundennutzen laufend.

2012 fuhren leicht weniger Reisende mit der SBB, 967 000 waren täglich unterwegs (2011: 977 000 Reisende). Insgesamt konnte damit die Zahl der Reisenden knapp auf dem Stand des Vorjahres gehalten werden. Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer sank gegenüber dem Vorjahr leicht (2012: 17 545 Mio., 2011: 17 749 Mio.). Während der Regionalverkehr sowie der internationale Verkehr zulegen konnten, schwächte sich die Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und dadurch im gesamten nationalen Fernverkehr ab. Diese Entwicklung widerspiegelt sich auch im Marktanteil der Bahn am Verkehr in der Schweiz; dieser lag 2012 geringfügig tiefer bei 24,9 Prozent (2011: 25,4 Prozent).

Besonders der Freizeitverkehr entwickelte sich rückläufig, während sich der Pendler- und Geschäftsverkehr als stabiler erwiesen. Die allgemein schwierige Lage im Schweizer Tourismus hat sich auf die Zahlen im Freizeitverkehr ausgewirkt. Zudem ist ein Trend zu mehr regionaler Freizeitgestaltung feststellbar. Um den Verkehr in der Nebenverkehrszeit anzukurbeln, lancierte der Öffentliche Verkehr zusammen mit Schweiz Tourismus im Herbst gezielte Marketingmassnahmen wie den Ferienpass und das Mitfahrbillett, welche guten Anklang fanden.

Steigende Erträge, aber höhere Kosten.

Die Tarifmassnahmen, die auf Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wirksam wurden, brachten dem Personenverkehr 2012 höhere Erträge. Gleichzeitig sind die Kosten gestiegen, insbesondere die Trassenkosten. Die gestiegenen Trassenkosten konnten dank den Tarifmassnahmen teilweise abgedeckt werden. Für die integrale Zweierbegleitung im Fernverkehr hat die SBB im Berichtsjahr 155 zusätzliche Zugbegleiterinnen und -begleiter angestellt. Ebenfalls gestiegen sind die Sicherheitskosten: Die SBB trägt der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung Rechnung und investiert unter anderem in mehr

Sicherheitspersonal im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes und in die SBB Transportpolizei.

Der Kostenanstieg wird überwiegend durch externe Faktoren getrieben. Neben den Trassenkosten sind dies vor allem die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie die höheren Komfortansprüche an das Rollmaterial. Kundeninformationssystem und Klimageräte sind heute selbstverständ-

Die Tarifmassnahmen brachten dem Personenverkehr höhere Erträge. Gleichzeitig sind die Kosten gestiegen, insbesondere die Trassenkosten.

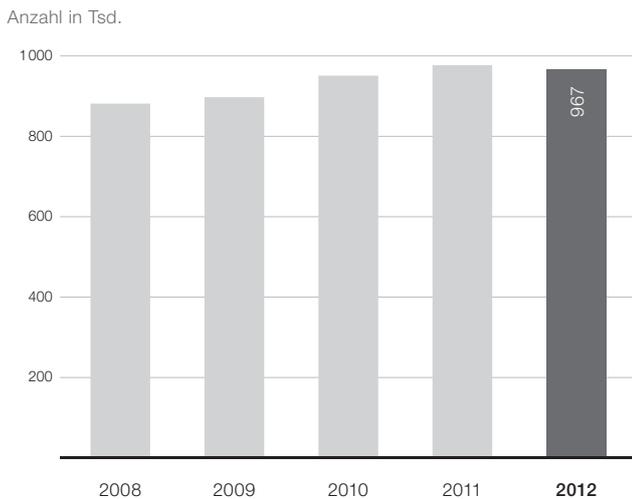
lich. Der Personenverkehr unternimmt grosse Anstrengungen, um die externen Kosten so tief wie möglich zu halten. Das Personenverkehrsergebnis stieg im Berichtsjahr aufgrund von Einmaleffekten von CHF 213,9 Mio. 2011 auf 268,9 Mio. 2012. Das Wachstum im Regionalverkehr wirkt sich ergebnisneutral aus, da die SBB im Regionalverkehr aus rechtlichen Gründen keine Gewinne erwirtschaften darf.

Kundennutzen spürbar machen.

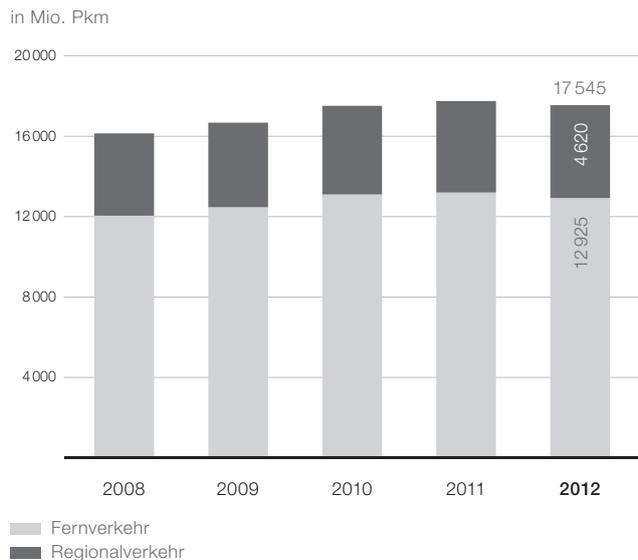
Die SBB entwickelt ihr Angebot laufend weiter, was angesichts der geringen Kapazitätsreserven im dichtest befahrenen Netz der Welt eine grosse Herausforderung darstellt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 bieten wir unseren Kundinnen und Kunden erneut mehr Zugverbindungen und mehr Sitzplätze an. Schwerpunkte sind der Angebotsausbau in der Westschweiz mit der Einführung des «Horaire Romandie 2013», der Halbstundentakt zwischen Schaffhausen und Zürich sowie neue internationale Verbindungen nach Frankreich und Österreich.

Auch 2012 haben wir die Dienstleistungen für unsere Kundinnen und Kunden weiter ausgebaut. So wurde die Beratung der Fahrgäste vor Ort verstärkt: In den Fernverkehrszügen ist die Zweierbegleitung zum Standard geworden, und in grossen Bahnhöfen sorgen auf den Perrons zusätzlich Mitarbeitende der

Passagiere pro Tag.



Personenkilometer.



Aufsicht Personenverkehr für reibungslose Abläufe; Infopoints dienen als zusätzliche Anlaufstelle.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Regional- und Fernverkehrszüge verbessert sich der Fahrkomfort – dank Klimatisierung, modernen Kundeninformationssystemen und Niederflureinstiegen. Gleichzeitig modernisieren wir die bestehende Flotte. Dazu gehört auch der Umbau der 40 Familienwagen in

Die weiterhin wachsende Anzahl Stammkundinnen und -kunden ist das Rückgrat der SBB.

«Ticki Parks», damit die Kleinsten und ihre Reisebegleiter unbeschwert reisen können. Auch im Cateringbereich entwickelt sich die SBB stetig weiter: Sie baut ihre 18 einstöckigen Speisewagen um, zudem arbeitet sie neu im Rahmen eines Pilotprojekts mit dem internationalen Gastronomie-Unternehmen Starbucks zusammen.

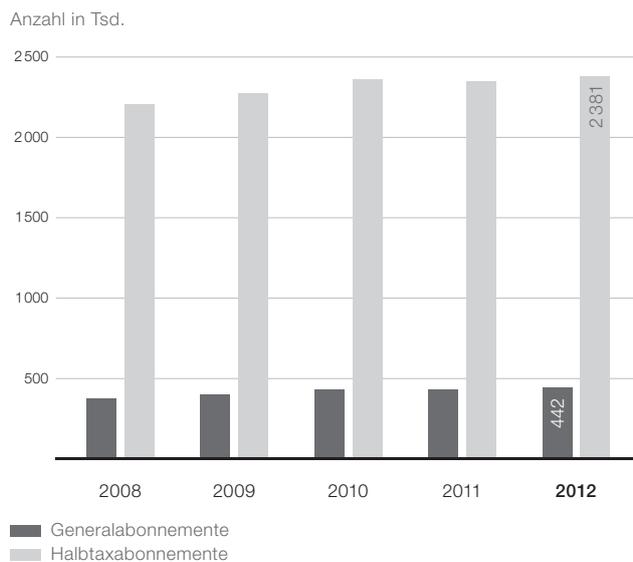
Gemeinsam mit den Mobilfunkanbietern verbessern wir ausserdem die mobilen Verbindungen an den Bahnhöfen, in den Zügen und entlang der Strecken. In den Zügen setzt die SBB auf neue Repeater; bis Ende 2014 werden alle 1083 Wagen des Fernverkehrs damit ausgerüstet sein. Heute sind zudem in 85 Prozent der Fernverkehrswagen Steckdosen installiert, bis Ende 2013 folgen die restlichen Wagen.

Auch im Berichtsjahr gab es keinen Grossanlass ohne Bahn: Allein im Juni sorgte die SBB mit über 100 Extrazügen für eine reibungslose und stressfreie An- und Abreise der Besucherinnen und Besucher verschiedenster Events – vom Jazz Festival in Montreux bis zum Openair St. Gallen oder zum Swiss Olympic Gigathlon rund um Olten. Dafür war ein Grossaufgebot an zusätzlichen Mitarbeitenden im Einsatz.

Mehr Stammkunden trotz Preiserhöhungen.

Die Stabilität des Pendler- und Geschäftsreiseverkehrs widerspiegelt sich auch bei der Entwicklung der Stammkunden: Wir können weiterhin auf eine wachsende Anzahl Stammkundinnen und -kunden zählen; diese bilden das Kapital der SBB. Die Anzahl der Generalabonnemente im Umlauf hat sich trotz Preissmassnahmen um 2,5 Prozent auf 441 618 Stück erhöht (2011: 430 982). Auch beim Halbtaxabonnement nahmen die Umlauf-

Halbtax und GA.



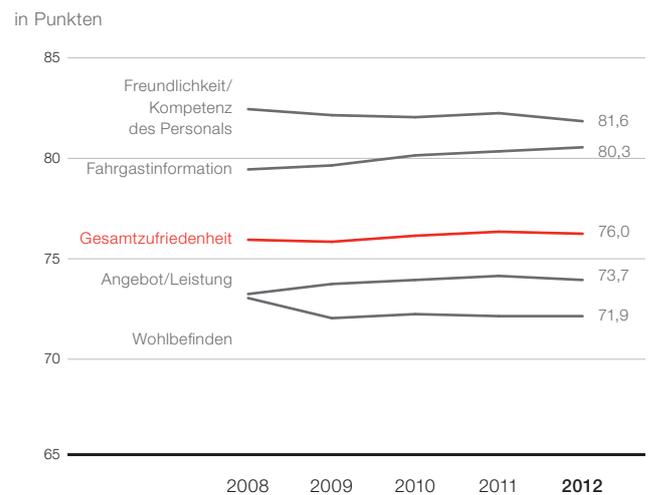
zahlen zu; sie betragen 2 380 520 Stück (2011: 2 344 918, +1,5 Prozent).

Die Marktforschung der SBB zeigt, dass die Stammkundinnen und -kunden der SBB das Preis-Leistungs-Verhältnis nach wie vor als gut wahrnehmen. Potential besteht bei denjenigen, die nicht Bahn fahren; diese beurteilen das Preis-Leistungs-Verhältnis als nicht so gut. Um auch diese Kunden anzusprechen, wird die SBB günstige Angebote wie die Sparbillette noch gezielter vermarkten.

Kapazitäten in den Nebenverkehrszeiten nutzen.

Der Regionalverkehr ist im Berichtsjahr mit einer Zunahme der Personenkilometer um 1,6 Prozent leicht gewachsen. Die durchschnittliche Auslastung der Züge ist im Regionalverkehr um 0,6 Prozentpunkte (inkl. Tochtergesellschaften) auf 20,6 Prozent leicht gestiegen, im Fernverkehr mit 31,3 Prozent um 0,6 Prozentpunkte leicht gesunken. Bei den Personenkilometern resultierte ein Rückgang von 2,1 Prozent. Die Züge sind nach wie vor besonders zwischen den grossen Zentren und zu den Pendlerzeiten am Morgen und Abend sehr gut besetzt. Die Nachfrage wird in grossen Wirtschaftsräumen bis zum Jahr 2030 um 25 bis 30 Prozent ansteigen. Im Fernverkehr fanden die Passagiere pro Tag durchschnittlich in 7 von 1527 Zügen keinen Sitzplatz.

Kundenzufriedenheit Personenverkehr.



Die SBB prüft laufend Möglichkeiten, um die Auslastung in den Nebenverkehrszeiten zu erhöhen und damit auch die Situation während der Hauptverkehrszeiten zu entschärfen.

Mobilität von Tür zu Tür.

Die SBB will ihren Kunden eine Mobilität anbieten, die entlang der gesamten Mobilitätskette den Kunden attraktive Angebote unterbreitet. Neben Bahn, Bus und Schiff sollen die Kundinnen und Kunden auch per Velo und Auto umweltfreundlich unterwegs sein können. Gemeinsam mit Postauto und Rent a Bike hat die SBB bis Ende 2012 in der ganzen Schweiz bereits über 100 PubliBike-Stationen eröffnet. 2012 sind zudem 115 P+Rail-Parkplätze und rund 1000 Zweiradabstellplätze neu geschaffen worden.

Bei den Geschäftsreisen mit der Bahn nahm die Nachfrage weiter zu. Dabei setzen Geschäftsreisende bei rund 70 Prozent der geschäftlichen Fahrten auf die 1. Klasse. Im grenzüberschreitenden Verkehr hat der Angebotsausbau Richtung Frankreich die Nachfrage positiv beeinflusst. Der Öffentliche Verkehr profitiert auch von den attraktiven Reisezeiten zwischen den Städten und von den Preissteigerungen in der Airline-Branche. Bereits über 5000 Schweizer Unternehmen sind Kunde auf der Online-Buchungsplattform sbb.ch/business.

Tochtergesellschaften.

elvetino AG (100 %).

Zu den Hauptkunden der Bahngastronomietochter gehören die SBB, TGV Lyria, Trenitalia und die Zentralbahn. In einer internationalen Ausschreibung hat elvetino von TGV Lyria den Auftrag für den Bahngastronomieservice auf allen Lyria-Strecken erhalten. Nach der Lancierung von «Lyriapremière» 2010 bekommen Reisende ab 1. März 2013 nun bei TGV Lyria ein einheitliches Gastronomiekonzept geboten.

SBB GmbH (100 %).

Die in Deutschland domizilierte Gesellschaft bedient die deutschen Strecken der Regio-S-Bahn Basel sowie den «Seehas» im Bodenseegebiet. 2012 wurden 13 Mio. Fahrgäste befördert (+4 Prozent). Zum sechsten Mal in Folge wies die SBB GmbH ein positives Geschäftsergebnis aus. Die Verkehrsverträge «Wiesental» und «Seehas» sind unbefristet. Eine Neuvergabe durch das Land Baden-Württemberg soll im Rahmen des Netzes «Hochrhein» erfolgen. Voraussetzung dafür ist die noch nicht gesicherte Elektrifizierung der Hochrheinstrecke.

Thurbo AG (90 %).

Thurbo ist der bedeutendste Anbieter im normalspurigen Regionalverkehr der Ostschweiz. Die Personenkilometer nahmen um weitere 2,4 Prozent auf insgesamt 446,9 Mio. zu. Auf die Einführung der S-Bahn St. Gallen im Dezember 2013 hin wurden bei der Firma Stadler zwölf zusätzliche Gelenktriebwagen in Auftrag gegeben. Die Thurbo-Flotte umfasst fortan somit 102 Fahrzeuge.

RailAway AG (86 %).

RailAway verkauft zusammen mit rund 800 Partnern im Tourismus- und Veranstaltungsbereich Freizeitleistungen in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr. 2012 konnte RailAway 1,6 Mio. Angebote verkaufen. Dies ist im Vergleich zum Rekordvorjahresergebnis eine Zunahme von 3,1 Prozent. Die Angebote sind in Ergänzung zum Bahnschalter, RailService und Billettautomaten neu auch online über sbb.ch buchbar.

RegionAlps SA (70 %).

Das Walliser Regionalverkehrsunternehmen hat 2012 die Verkehrsleistung um 3,0 Prozent auf 55,8 Mio. Personenkilometer gesteigert. Seit Ende 2012 wird im Bahnbetrieb der Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten

angeboten. Er wurde durch den Kauf von drei Domino-Zügen ermöglicht.

zb Zentralbahn AG (66 %).

Meilensteine der Zentralbahn waren 2012 die Neupositionierung der Expresszüge Luzern–Interlaken und Luzern–Engelberg, die Eröffnung der Tieflegung Luzern Allmend mit der unterirdischen Haltestelle Allmend/Messe sowie die Einführung neuen Rollmaterials im Wert von CHF 150 Mio.

Swiss Travel System AG (60 %).

Die Gesellschaft wurde von der SBB per 1. Januar 2011 zusammen mit fünf KTU und Schweiz Tourismus neu gegründet und vermarktet den Öffentlichen Verkehr Schweiz weltweit. Die junge Firma hat auch im zweiten Betriebsjahr alle Ertragsziele übertroffen. Das Marktumfeld ist wegen des starken Frankens schwierig. Die Umsätze gingen in den Nachbarländern zwar zurück, wurden aber dank dem stark wachsenden Überseemarkt grösstenteils kompensiert.

TILO SA (50 %).

Das Gemeinschaftsunternehmen von SBB und Trenord S.r.l. betreibt die S-Bahn Tessin und deren grenzüberschreitende Linien S10 und S30 zwischen dem Tessin und der Lombardei mit den Endpunkten Como-Albate, Milano Centrale und Flughafen Milano Malpensa. 2012 wurden rund 7,8 Mio. Fahrgäste befördert, 0,8 Prozent mehr als im Vorjahr.

Lyria SAS (26 %).

Lyria SAS ist eine Tochtergesellschaft der SBB und der französischen SNCF (74 %). Sie hat 2012 4,5 Mio. Passagiere transportiert und einen Ertrag von CHF 370 Mio. verzeichnet. Die Passagierzahl wurde im Sommer 2012 gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent gesteigert. Das Angebot ist Ende 2012 um eine Direktverbindung Paris–Interlaken und ab Genf nach Südfrankreich erweitert worden. Für den Wintersport verkehrt eine wöchentliche Verbindung Lille–Brig.

STC Switzerland Travel Centre AG (24 %).

STC vertreibt weltweit Individual- und Gruppenreisen in die Schweiz. Die Distribution an Tour-Operators, Reisebüros und Endkunden erfolgt über ein Call-Center und Internetplattformen. Weiter betreibt STC das Call-Center für Schweiz Tourismus. Die SBB senkte 2012 ihre Beteiligung durch den Verkauf von Aktien an die Hotelleriesuisse auf 24 Prozent.

Noch einfacher zum Ticket.

Die Kundinnen und Kunden nutzen die Selbstbedienungskanäle der SBB so intensiv wie noch nie. 2012 wurden 64 Mio. Billette am Automaten, online oder mobil gekauft. Dies entspricht einer Selbstbedienungsquote von 72,6 Prozent (2011: 70,7 Prozent). Der Anteil wird in den kommenden Jahren weiter ansteigen. Deshalb machen wir die elektronischen Verkaufskanäle noch benutzerfreundlicher. Am Automaten leitet ein neuer Bedienablauf die Kunden schneller zum gewünschten Angebot. Eine Automatenhotline, mit der sich Kunden telefonisch beim Bedienen der Billettautomaten helfen lassen können, ist seit Sommer 2012 im Raum Zürich erfolgreich in Betrieb.

Im Ticket Shop im Internet auf sbb.ch wurden verschiedene Verbesserungen im Kaufprozess realisiert. Neu können Kundinnen und Kunden zudem im Online-Fahrplan direkt eine Verspätungsbestätigung ausdrucken und erhalten Informationen

Eine klare Ausrichtung auf die Kunden und transparente Geschäftsprozesse sind entscheidend, um auch weiterhin erfolgreich zu sein.

zum Reisen mit Behinderung. Im Berichtsjahr hat die SBB auch neue Verkaufsanlagen für einen noch besseren Kundendienst eröffnet, Bern bietet seit 2012 eine grosszügige Selbstbedienungszone; ebenfalls kundenfreundlicher gestaltet worden sind die Schalter in Solothurn, Brugg, Neuchâtel und Wettingen.

Mit rund 2,5 Mio. Downloads gehört «SBB Mobile» zu den meist verbreiteten Apps in der Schweiz. In die App sind per Herbst 2012 Informationen rund um den Bahnhof integriert und mehrere Bedienelemente verbessert worden. Im Dezember haben wir mit der neuen App «SBB.Connect» zusätzlich ein eigenes Social-Media-Netzwerk lanciert. Auch auf Facebook ist die SBB seit Sommer 2012 aktiv.

Jährlich eine Milliarde für die Fahrzeugflotte.

SBB priorisiert ihre Investitionen nach dem Kundennutzen. Im Personenverkehr stehen grosse Angebotsausbauten an, wie die Durchmesserlinie mit der 4. Teilergänzung der Zürcher

S-Bahn oder die S-Bahn St. Gallen Ende 2013. Im Hinblick darauf sind rechtzeitig genügend komfortable Züge und damit Sitzplätze zur Verfügung zu stellen. Die SBB investiert in den nächsten Jahren jährlich rund CHF 1 Mia. in den Komfort und in die Erneuerung der Flotte. Zum Einsatz kamen 2012 neue Regio-Doppelstockzüge in der S-Bahn Zürich, in der Romandie, zwischen Schaffhausen und Zürich sowie Olten und Wettingen. Die neuen Doppelstockzüge für den Fernverkehr gelangen auf Fahrplanjahr 2016 in den Verkehr, zwei Jahre später als ursprünglich geplant. Die ausgeschriebenen 29 neuen Triebzüge Nord-Süd werden 2013 an einen Anbieter vergeben. Für die Übergangszeit am Gotthard hat die SBB acht zusätzliche Neigezüge des Typs ETR 610 bestellt.

Neben Neuanschaffungen setzt die SBB auch auf grossangelegte Modernisierungen: 508 Einheitswagen EW IV, 18 Speisewagen WRm IV, 113 Doppelstockzüge DPZ der Zürcher S-Bahn, 118 Regionalzüge Domino, 235 Eurocity-Wagen, 170 Wagen des Typs Bpm51, 40 Familienwagen und 44 Inter-city-Neigezüge werden in den SBB Werken auf den neuesten Stand des Kundenkomforts und der Technik gebracht. An allen Fahrzeugtypen wurde im Berichtsjahr gearbeitet; im Frühjahr 2013 kommen die Modernisierungsprojekte EW IV und Domino zum Abschluss. Die notwendigen Milliardeninvestitionen für neue und modernere Züge muss der Fernverkehr aus dem Geschäft heraus erwirtschaften können. Neben der Flotte investiert die SBB bis ins Jahr 2020 in der ganzen Schweiz rund CHF 800 Mio. in bestehende oder neue Instandhaltungsanlagen. In Zürich Herdern zum Beispiel entsteht eine Instandhaltungsanlage für die neuen 400 Meter langen Züge.

Finanzieller Ausblick.

Die finanzielle Situation bleibt weiterhin angespannt. 2013 ist geprägt von einer Mehrbelastung an Trassenkosten gegenüber dem Vorjahr von CHF 185 Mio. Der Bundesrat erhöht diese 2017 um weitere CHF 100 Mio. Es ist unausweichlich, dass alle Beteiligten – SBB, Bund, Kantone und die Fahrgäste – ihren Beitrag an die Bahn der Zukunft leisten. Die SBB will ein möglichst attraktives Angebot für ihre Kundinnen und Kunden. Die Politik muss entscheiden, wie viel die öffentliche Hand künftig im Personenverkehr zu zahlen bereit ist und wie viel die Nutzer in Zukunft selbst übernehmen sollen. Eine höhere Abschöpfung via Trassengebühren und Deckungsbeiträge kann nur teilweise über Preissteigerungen abgedeckt werden. Wie sich Preismassnahmen auf das Kundenverhalten auswirken, muss zusammen mit der Politik genau analysiert werden. Eine Rückverlagerung auf die Strasse gilt es zu vermeiden.

Eine klare Ausrichtung auf die Kunden und transparente Geschäftsprozesse sind entscheidend, um auch weiterhin erfolgreich zu sein. Im Fall 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 hat sich stabilisiert. Dies wiederum kommt dem Steuerzahler zugute.

Rasch handeln für die Kunden.

Nahe an den Kundinnen und Kunden Mängel beheben und Verbesserungen rasch umsetzen: Dazu hat die SBB zusätzlich zum Kundendienst und zum Kundenbeirat Anfang 2012 ein Kundenboard geschaffen.

Das interne Gremium bei SBB Personenverkehr besteht aus den Leitungen der Geschäftsbereiche Fernverkehr, Regionalverkehr, Operating, Vertrieb und Services, Verkehrsmanagement, Kommunikation sowie einem Geschäftsleitungsmitglied der SBB Immobilien. Es entscheidet über Verbesserungsmassnahmen sowie Tests von Serviceleistungen, welche die Kundenbedürfnisse noch besser befriedigen. Mit der Marktforschung überprüft es die Wirkung der Massnahmen auf die Kundenzufriedenheit.

2012 hat das Kundenboard mehrere Pilotversuche durchgeführt.

- Sauberkeit: Während eines Monats sorgte auf der Strecke zwischen Lausanne und Genf Flughafen ein mobiles Reinigungsteam für ein sauberes Wageninneres und wahrnehmbare Reinigungsleistungen. Neu ist auch das Zugpersonal angewiesen, Abfall zu beseitigen.
- Sitzplatzverfügbarkeit: Mit Durchsagen werden Kunden am Perron und im Zug besser auf freie Sitzplätze hingewiesen. In einem Pilotversuch testete das Kundenboard Varianten, um Reisende 1. Klasse ohne Sitzplatz fürs Stehen zu entschädigen.
- WC-Verfügbarkeit: Trotz einer WC-Verfügbarkeit von 94 Prozent testete das Kundenboard verschiedene Möglichkeiten zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit mit den Toiletten im Zug. Dazu gehören beispielsweise das sichere Funktionieren der WC-Anlagen im Winter sowie neue Prozesse zur raschen Intervention.

Ob diese Serviceverbesserungen definitiv eingeführt werden, entscheidet das Gremium im Lauf des Frühjahrs 2013. Die Grundlage für Massnahmen des Kundenboards liefern Kundenmeinungen aus dem online und telefonisch erreichbaren Kundendienst, dem 2012 neu bestellten Kundenbeirat sowie regelmässigen Kundenbefragungen.

Immobilien.

Steter Ausbau im Dienst der Kunden.

SBB Immobilien blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück: Das Ergebnis wurde erneut gesteigert und das Angebot weiter ausgebaut. 2012 hat die SBB das erste Baufeld des Grossprojekts Europaallee eröffnet, ein einheitliches Bahnhofmanagement eingeführt und den Partnerdialog weiter verstärkt.

SBB Immobilien besitzt, bewirtschaftet und entwickelt rund 3500 Gebäude, davon 800 Bahnhöfe, und 4000 Grundstücke. Damit ist die SBB nicht nur das grösste Transportunternehmen, sondern auch eine der bedeutendsten Immobilienfirmen der Schweiz. Insbesondere die grösseren Bahnhöfe sind ein wich-

Die Immobilien stärken die Ertragskraft der SBB.

tiger Teil der ganzen Mobilitätskette. Sie bieten Reisenden, Passanten und Anwohnern ein breites Angebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten und machen so Verkehrs- zu Lebensknotenpunkten. SBB Immobilien entwickelt Bahnhöfe, Anlageobjekte und Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäude marktorientiert weiter und stärkt so die Ertragskraft der SBB.

SBB Immobilien verbesserte das Segmentergebnis vor Ausgleichzahlungen auf 192,4 Mio. (2011: 182,5 Mio.). Mit dem erwirtschafteten Gewinn erbrachte Immobilien wie im Vorjahr CHF 150 Mio. Ausgleichzahlungen an SBB Infrastruktur. Damit werden die öffentliche Hand und die Kundinnen und Kunden bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur entlastet. Der restliche Gewinn ging als zusätzliche Zins- und Amortisationsleistungen an die Sanierung der Pensionskasse. Wichtigster Ertragspfeiler waren die Mieterträge Dritter. Sie entwickelten sich positiv dank grosser Nachfrage insbesondere in den Grossbahnhöfen, planmässigen Projektabschlüssen und leichtem Drittumsatzwachstum. Die Mieterträge Dritter betragen 2012 CHF 378,8 Mio. (2011: 325,5 Mio.). Der Erfolg aus den Veräusserungen von Liegenschaften belief sich auf CHF 65,0 Mio. (2011: 66,2 Mio.).

Grossbahnhöfe: umfassendes Dienstleistungsangebot.

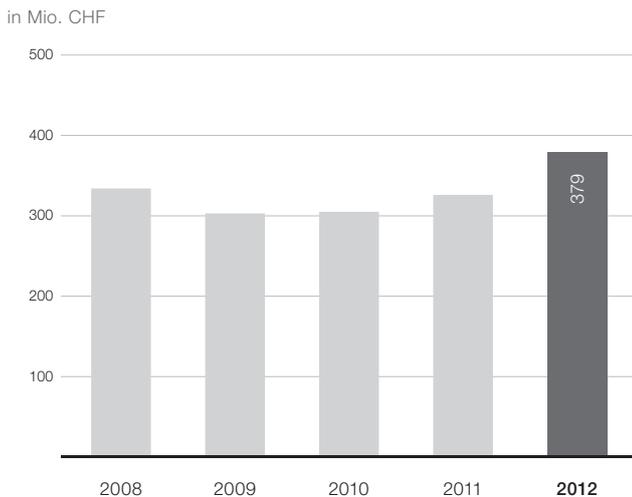
Die neun wichtigsten Grossbahnhöfe sind attraktive Dienstleistungszentren in den grossen Städten. Sie bieten ein vielfältiges Angebot an Waren und Services, tagtäglich bis in den späten Abend hinein. SBB Immobilien modernisiert die Grossbahnhöfe laufend und entwickelt sie den sich verändernden Kundenbedürfnissen entsprechend weiter. Den stetig zunehmenden Pendlerströmen trägt die SBB mit der Steuerung des Personenflusses und baulichen Massnahmen Rechnung. Vier Beispiele aus dem Jahr 2012:

- In **Bern** hat die SBB die Verkaufsflächen des Bahnhofs optimiert. Das neue Reisezentrum offeriert sämtliche Angebote an einem Ort. Eine komfortable Selbstbedienungszone mit 14 Billettautomaten und einem Informationsschalter schaffte Platz in der Personenunterführung. Das Angebot wurde zudem um vier Geschäfte erweitert.
- In **Basel** hat die SBB mit kurzfristig umsetzbaren Massnahmen die Zirkulationsfläche in der Bahnhofshalle und auf der Passerelle vergrössert und die Information verbessert.
- In **Genf** startete im Juni im Ostflügel die zweite Bauphase der im Jahr 2010 begonnenen Umbauarbeiten. Hier entstehen hinter der denkmalgeschützten historischen Fassade bis 2014 neue Räumlichkeiten. Die Arbeiten machen den Bahnhof Genf Cornavin fit für die Zukunft: mehr Komfort, ausgebauten Dienstleistungsangebot, mehr Kapazität, optimierte Passagierströme und verbesserte Energieeffizienz.
- In **Luzern** wurde im Mai der neue Zugang Ost eingeweiht. Er entlastet die durch die Universität und die Pädagogische Hochschule stark frequentierte Ostseite des Grossbahnhofs.

Dank der Optimierung des Mietermix sind die Drittumsätze aller Grossbahnhöfe trotz Umbauphasen gegenüber dem Vorjahr um 1,8 Prozent gestiegen. Gegenüber dem Detailhandelswachstum in der Schweiz (2012: +1,0 Prozent) ist dies ein um 0,8 Prozentpunkte besserer Wert. Dies ist einerseits auf die weiterhin steigenden Frequenzen in den Bahnhöfen zurückzuführen. Andererseits ist das Angebot primär auf das Decken des Alltagsbedarfs ausgerichtet und somit weniger konjunktur- bzw. konkurrenzunfähig.

Die 23 weiteren Grossbahnhöfe bieten den Reisenden ein umfassendes Dienstleistungsangebot, das nebst Convenience-Shops und Kiosken auch Cafés, Restaurants, Drogerien, Bou-

Mieterträge Dritte.



tiquen, Coiffeurgeschäfte oder Blumenläden umfasst. 2012 öffneten beispielsweise im sanierten Bahnhof Baden ein Reisezentrum, eine Drogerie und ein Starbucks Café ihre Türen. Im November feierte die SBB das Ende der Umbau- und Sanierungsarbeiten im Bahnhof Solothurn mit einem Bahnhoffest. Zum bestehenden Angebot kamen ein neues Reisezentrum, eine Drogerie und ein begehrter Kiosk hinzu. Ebenfalls 2012 starteten die umfassenden Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten des historischen Bahnhofs Lugano, die bis 2014 andauern werden. Bei den Bahnhofumbauten stehen der Denkmalschutz und eine verbesserte Energieeffizienz stets an erster Stelle.

Neu wird auch wieder ganz einfach am Bahnhof eingekauft; die Marken «RailCity» und «Mehr Bahnhof» verschwinden schrittweise. Sie haben während zehn Jahren dazu beigetragen, das Shopping- und Dienstleistungsangebot der grössten und grösseren Bahnhöfe populär zu machen, und damit ihren Zweck erfüllt.

Bequeme Zugänge zur Bahn.

Die 550 kleinen und rund 220 mittelgrossen Bahnhöfe dienen den Kundinnen und Kunden in erster Linie als bequemer Zugang zur Bahn. Die mittelgrossen Bahnhöfe werden mit Convenience-

Shops, Kiosken und Cafés aufgewertet. Dies macht sie attraktiver und erhöht den Aufenthaltskomfort, da sich Reisende und Passanten in belebten Bahnhöfen wohler und sicherer fühlen. 2012 erweiterte die SBB beispielsweise das Dienstleistungsangebot des Bahnhofs Langnau um einen Avec-Shop und eine neue WC-Anlage. Die BLS öffnete ihr neues Reisezentrum, die alte Ölheizung machte einem Fernwärmeanschluss Platz, was zusammen mit der Wärmedämmung die Energieeffizienz stark verbessert. Weitere Beispiele sind der wiedereröffnete Bahnhof Bischofszell-Stadt oder in der Romandie die Bahnhöfe Monthey und Yvonand.

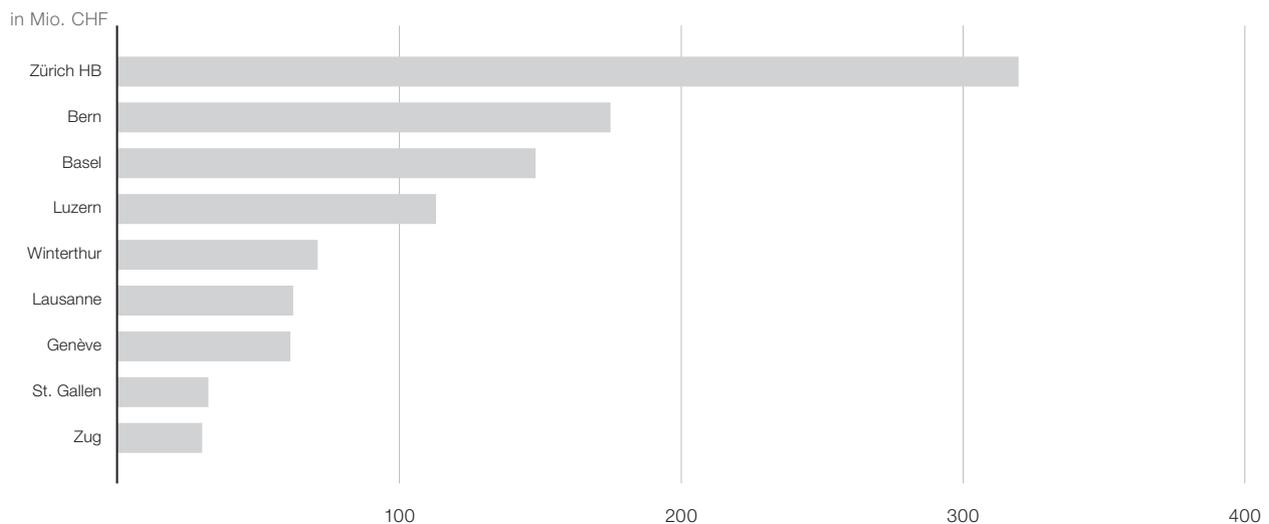
Die SBB fördert die kombinierte Mobilität und baut das Angebot an Zweiradplätzen und bewirtschafteten Park+Rail-Anlagen laufend aus. 2012 eröffnete SBB Immobilien neue Bike+Rail-Anlagen an den Bahnhöfen Genf Cornavin und Kreuzlingen. Insgesamt entstanden 2012 rund 1000 neue Zweiradabstellplätze, was das Gesamtangebot auf 87 000 Plätze erhöht. Motorisierten Pendlern stehen 26 610 Park+Rail-Plätze zur Verfügung (2012: +115).

Aktiv gegen Littering.

Etwa die Hälfte der 767 Mitarbeitenden von SBB Immobilien kümmert sich im Bereich RailClean um die Sauberkeit und teilweise um die Hauswartung. Die Mitarbeitenden säubern jeden Tag unter anderem mehr als 2,3 Millionen Quadratmeter Fläche, reinigen über 4800 Quadratmeter Toilettenanlagen und leeren mehr als 7000 Abfalleimer. Auch Graffitientfernung, Hauswartung und der Winterdienst gehören zu den Aufgaben. Die RailClean-Organisation trägt wesentlich dazu bei, dass sich die Kundinnen und Kunden der SBB in den Bahnhöfen willkommen, wohl und sicher fühlen. Ihre Arbeit hilft die Kundenzufriedenheit zu steigern und dient der umfassenden Werterhaltung der Immobilien.

Die Abfallmenge und das achtlose Liegenlassen von Abfällen, das sogenannte Littering, haben stark zugenommen. Allein im Bahnhof Zürich kommen pro Tag durchschnittlich 1,2 Tonnen Abfall zusammen. 2012 machte die SBB mit einer Kampagne auf dieses Problem aufmerksam und sensibilisierte die Zugreisenden und Bahnkunden für das sachgerechte Entsorgen. Parallel zur Kampagne entwickelte die SBB ein neues Entsorgungskonzept, bei dem Wertstoffe mithilfe der Kundinnen und Kunden separat gesammelt werden. Seit Oktober läuft im Bahnhof Bern ein Pilotversuch mit 128 Recyclingstationen und 70 neuen Aschenbechern. Erste Auswertungen lieferten erfreuliche Resultate: 95 Prozent der Wertstoffe werden korrekt entsorgt; über 30 Prozent des Abfalls können wieder-

Netto-Drittumsätze 2012 in neun Grossbahnhöfen.



verwertet werden. Die Reaktionen auf die Kampagne wie auch auf den Berner Pilotbetrieb fielen positiv aus. Die SBB entscheidet im Frühjahr 2013, ob der Pilotversuch auf weitere Bahnhöfe ausgedehnt wird.

Für zufriedene Kundinnen und Kunden.

SBB Immobilien misst jährlich an den 32 grössten Bahnhöfen die Kundenzufriedenheit. 2012 wurden 6400 Bahnfahrgäste zu ihrem subjektiven Empfinden befragt. Die Gesamtzufriedenheit wurde mit 77,4 von maximal 100 Punkten beurteilt und blieb damit knapp auf Vorjahresniveau. Sie wird stark von den Einkaufsmöglichkeiten, der Sauberkeit und dem Sicherheitsempfinden beeinflusst. Letzteres wurde 2012 insbesondere von Frauen tiefer beurteilt als im Vorjahr. Auch Wegweisung, Beschilderung, Platzangebot und Bewegungsfreiheit bewerteten die Teilnehmenden schlechter als 2011. Die tieferen Werte lassen sich teilweise auf die zunehmenden Pendlerströme und Umbauarbeiten zurückführen. Das Bahnhofmanagement hat Massnahmen geplant und eingeleitet, um die kritisierten Punkte zu verbessern.

Bahnhofmanagement im Aufbau.

Seit 2012 ist das Bahnhofmanagement bei SBB Immobilien verantwortlich für Sicherheit, Sauberkeit und Dienstleistungen im gesamten Bahnhofgebiet. Dazu gehören der operative Bahnhofbetrieb, die Bewirtschaftung im gesamten Bahnhof, der Unterhalt im Zugang zur Bahn (ohne Perronanlagen) sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität. Vorher waren je nach Anliegen und Bereich verschiedene SBB Divisionen zuständig, was Doppelspurigkeiten verursachte. Ähnlich wie früher der klassische Bahnhofsvorstand ist der Bahnhofmanager Anlaufstelle für sämtliche Kundenprobleme. Er steht den Interessenvertretern der Städte und Gemeinden als Ansprechperson zur Verfügung, nimmt Anliegen im Zusammenhang mit «ihrem» Bahnhof entgegen und gestaltet aktiv den Dialog.

Der Bereich Bahnhofmanagement befindet sich im Aufbau. 2012 legte er die Schwerpunkte auf Partnermanagement, Instandhaltung, Kundenführung und Sicherheit. Abfallkonzepte, Nutzungspläne, Beschilderungen und Markierungen koordinieren und erstellen die betroffenen Divisionen nun gemeinsam. Mit dem Bahnhofmanagement will die SBB die Partnerschaft am Bahnhof fördern. Die Bahnhofmanager gewährleisten den Beteiligten operative Ansprechpartner und sorgen für einen regelmässigen Austausch: An periodischen Sitzungen behandelt

die SBB mit Behördenvertretern und regionalen Koordinationsgremien Themen und Strategien im Bahnhofsbereich.

Gebührenfreie Unterschriftensammlungen.

Als Zentren des städtischen Lebens sind die Bahnhöfe auch attraktive Orte für Werbeaktionen. Für ihre Nutzung zu politischen Zwecken steht die SBB seit geraumer Zeit im Dialog mit den Parteien. Nun hat das Bundesgericht im Juli 2012 entschieden, dass Bahnhöfe öffentlicher Raum seien. Demzufolge verlangt die SBB für politische und ideelle Aktionen in den Bahnhöfen keine Gebühren mehr; Unterschriftensammlungen und

—
Die SBB schafft Mehrwert
nicht nur für Reisende,
sondern auch für die Gemeinden
und deren Bevölkerung.
—

Verteilaktionen sind seit dem 1. Januar 2013 kostenlos. SBB Immobilien stellt dafür bestimmte Plätze an zentraler Lage zur Verfügung, an denen Interessenten für ihre Anliegen werben können, ohne den Pendlerfluss aufzuhalten oder die Sicherheit zu gefährden. Für Standaktionen, die eine Infrastruktur erfordern, erhebt die SBB wegen des höheren Aufwands eine geringe Gebühr. Nach einem halben Jahr Erfahrung mit der neuen Regelung wird sie gemeinsam mit den politischen Parteien eine Zwischenbilanz ziehen.

Neue Stadtteile entstehen.

SBB Immobilien wertet neben den Bahnhöfen auch die umliegenden Areale auf. Dadurch wird das Quartier und mit ihm das ganze Stadtzentrum attraktiver. Die SBB schafft so Mehrwert nicht nur für Reisende, sondern auch für die Gemeinden und deren Bevölkerung. Sie profitieren von der Lebendigkeit eines urbanen Stadtteils. An zentralster Lage entsteht neuer Lebensraum zum Wohnen, Arbeiten, Lernen, Einkaufen und Verweilen. Die Areale werden in enger Zusammenarbeit 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.

Ein Musterbeispiel dafür ist die Europaallee in Zürich. Sie erreichte 2012 wichtige Meilensteine: Das Baufeld A wurde Ende September mit einem grossen Publikumsanlass feierlich eröffnet. Es wird mit der Pädagogischen Hochschule Zürich, der Credit Suisse sowie der Europaallee Passage, einem Mekka für Outdoor und Sport, vielfältig genutzt. Im Oktober feierte die SBB zusammen mit Projektbeteiligten und Bauhandwerkern auf dem Baufeld E das dritte Richtfest in der Europaallee. Hier entstehen neben Dienstleistungs- und Gastronomieflächen erstmals auch Mietwohnungen.

Die Europaallee ist eine der bedeutendsten Arealentwicklungen der SBB. Direkt beim HB Zürich entsteht bis 2020 in acht Etappen ein neuer Stadtteil mit 2500 Studien- und 6000 Arbeitsplätzen, 300 Wohnungen, einem Designhotel und über 50 Geschäften und Restaurants. Dazu kommen die von Ginkgobäumen gesäumte Europaallee, der Europaplatz und der Gustav-Gull-Platz. Der öffentliche Raum – ein Viertel der 78 000 Quadratmeter Gesamtfläche – wird unentgeltlich an die Stadt Zürich übertragen.

In den Basler Südpark, im Gundeldingerquartier unmittelbar beim Bahnhof Basel, sind 2012 nach Abschluss der letzten Arbeiten die Basler Kantonalbank und die Seniorenresidenz Südpark eingezogen. Die grösste Coop-Filiale der Stadt öffnete ihre Türen im modernen Bau der Architekten Herzog & de Meuron bereits 2011. Auf dem Nachbargrundstück (Baufeld B) plant die SBB ein weiteres Entwicklungsprojekt.

In der Romandie hat die SBB 2012 für die Entwicklungsareale Pont-Rouge in Genf, Tour de l'Esplanade in Fribourg, Cour de Marchandises in Vevey und Cour de Gare in Sion Architekturwettbewerbe durchgeführt und abgeschlossen. Dadurch können diese Projekte weiter vorangetrieben werden. Gesamthaft bearbeitet SBB Immobilien in der ganzen Schweiz rund 70 Entwicklungsprojekte.

Zeitgemässe Büro- und Produktionsstandorte.

SBB Immobilien stellt den Mitarbeitenden der SBB moderne Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäude zur Verfügung. 2011 erfolgten die Grundsteinlegung für das SBB-Dienstleistungszentrum WestLink in Zürich Altstetten und der Spatenstich für die Bürogebäude auf dem Areal Wankdorf City in Bern. An diesen durch den Öffentlichen Verkehr bestens erschlossenen Standorten werden Arbeitsplätze zusammengeführt, die zurzeit noch über die beiden Städte verteilt sind. In Zürich Altstetten werden ab Ende 2013 rund 800, in Bern Wankdorf ab Sommer 2014 rund 1600 Mitarbeitende tätig sein. Im September 2012 besichtigten die Mitarbeitenden, die in Zürich WestLink arbeiten

werden, an einem «Tag der Baustelle» ihren künftigen Arbeitsort. Ein Musterbüro vermittelte ihnen einen ersten Eindruck der neuen Arbeitsumgebung.

Das betriebliche Immobilienmanagement hat verbindliche Standards für die SBB Büros erarbeitet. Offene Flächen wechseln nach dem «Multispace»-Konzept ab mit geschlossenen Rückzugs-, Erholungs- und Besprechungsräumen sowie unterschiedlichen Begegnungs- und Kommunikationszonen. In Zürich WestLink, Bern Wankdorf und am neuen Hauptsitz von SBB Cargo in Olten werden diese Standards erstmals angewandt. SBB Immobilien trägt so zu einer effizienten, flexiblen Nutzung der Bürogebäude bei und unterstützt den Wandel zur modernen Arbeitgeberin, bei der eine inspirierende Unternehmenskultur gelebt wird.

Nachhaltig in die Zukunft.

SBB Immobilien verfolgt ihre strategischen Ziele, indem sie die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit berücksichtigt. 2011 trat die SBB als erste Bauherrin der Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI) bei. In einer Testphase führte sie für Neubauten das Bewertungssystem der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) ein. In vorerst fünf grossen Entwicklungsprojekten werden Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt bzw. das DGNB-Bewertungssystem angewendet.

Erstmals kommt die Zertifizierung beim Baufeld H der Europaallee in Zürich zum Einsatz, einem Vorzeigeprojekt für nachhaltiges Bauen. Es wird bis 2016 im DGNB-Gold-Standard fertiggestellt und hat in dieser Hinsicht Pioniercharakter. Energetisch werden dabei die Vorgaben Minergie P/Eco umgesetzt. Im Rahmen der Swiss Bau 2012 konnte SBB Immobilien das Vorzertifikat entgegennehmen.

Bei Neubauten prüft SBB Immobilien generell die Installation von Photovoltaikanlagen auf bzw. an Gebäuden. Mit Solaranlagen ausgerüstet werden beispielsweise das Bürogebäude Bern Wankdorf und die Erweiterung der Serviceanlage Herdern. 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 ersetzen beispielsweise mittel- und langfristige Heizsysteme mit Holzpellets oder Gas die Ölheizungen, wofür SBB Immobilien neue Standards für kleine und mittlere Gebäude einführte.

Die SBB will Immobilien und Anlageobjekte an Topstandorten vermehrt im Eigenbesitz halten. Dadurch profitiert das Unternehmen von der nachhaltigen Wertschöpfung durch wiederkehrende Erträge, was am Ende Steuerzahler und Kunden entlastet. Das Angebot in den Bahnhöfen gewinnt weiter an Attraktivität. Gebäude werden dafür laufend zu zukunftsorientierten Mobilitätszentren aufgewertet, wovon Reisende wie Geschäfte profitieren. Die umliegenden Areale entwickeln sich zu neuen, urbanen Lebensräumen, die auch von der Bevölkerung genutzt werden.

Güterverkehr.

Stabilisiertes Ergebnis legt Basis für die Zukunft.

SBB Cargo hat die strategische Weiterentwicklung im internationalen Verkehr, im Wagenladungsverkehr und im kombinierten Verkehr weitergeführt. Die Sanierungsmassnahmen mit einer geplanten Gesamtwirkung von CHF 80 Mio. sind auf Kurs. Das Ergebnis von SBB Cargo konnte trotz Verkehrseinbussen auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Die Schiene ist ein massgebender Faktor im Güterverkehr – sowohl im Transit als auch im Import/Export und im Binnenverkehr, wo sie einen Marktanteil von 23 Prozent an der gesamten Güterverkehrsleistung erreicht. Er ist deshalb von grosser Bedeutung für die verladende Wirtschaft, die Versorgungssicherheit und die Verkehrspolitik des Bundes. Zudem führt er zu einer Entlastung des Strassennetzes und zu einer Reduktion des CO₂-Ausstosses.

Der Güterverkehr in der Schweiz ist mit starken Veränderungen in den Märkten und anhaltenden konjunkturellen Herausforderungen konfrontiert. Die Märkte sind zunehmend globalisiert; dies führt zu einem Anstieg der in Containern beförderten Überseeeracht. Die Hafen-Hinterlandverkehre werden langfristig bedeutender, da die Seehäfen den Bahnanteil

Trotz Umsatzrückgang konnte das Ergebnis praktisch auf Vorjahresniveau gehalten werden.

steigern. Generell wachsen die Mengen, die von Übersee in die Schweiz kommen. Im Binnenmarkt bzw. in Europa steigen die Anforderungen an die Flexibilität von Transporten, und Just-in-time-Lieferungen nehmen zu: Unternehmen optimieren ihre Fertigungs- und Lieferketten immer weiter. Die Logistik für Ver- und Entsorgungslösungen gewinnt an Gewicht. Schwere, für die Schiene wichtige Industrie verliert hingegen an Bedeutung. Die Sendungsgrössen nehmen tendenziell ab.

Die 3-Säulen-Strategie.

SBB Cargo begegnet diesen Herausforderungen und hat 2012 ihre Strategie für die Folgejahre festgelegt: Sie fokussiert auf

die drei Geschäftsbereiche Transit, Wagenladungsverkehr und kombinierten Verkehr mit folgender Strategie:

- Das **internationale Geschäft** auf der Nord-Süd-Achse ist seit Anfang 2011 in SBB Cargo International unter Beteiligung von HUPAC ausgegliedert. Dieses Geschäftsfeld fokussiert auf Traktionsleistungen im Transitverkehr zwischen den Nordseehäfen/Ruhrgebiet und Norditalien.
- Für den konventionellen **Wagenladungsverkehr** (WLV) setzt SBB Cargo ein anspruchsvolles Sanierungsprogramm um mit dem Ziel, diesen eigenwirtschaftlich und nachhaltig zu betreiben.
- Mit dem **kombinierten Verkehr** (KV) setzt SBB Cargo auf neue Marktsegmente und langfristiges Wachstum. Statt nur als Traktionärin will sich SBB Cargo mit der Operateurrolle und dem Terminalbetrieb in Zusammenarbeit mit den Strassentransporteurs stärker in der logistischen Wertschöpfungskette positionieren.

SBB Cargo strebt mit dieser Strategie für 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis (break even) an und will für 2015 ein nachhaltig positives Ergebnis erreichen. Ein entsprechendes Massnahmenpaket mit einer geplanten Ergebniswirkung von CHF 80 Mio. hatte SBB Cargo bereits 2011 aufgesetzt; seine volle Wirkung wird 2013 eintreten.

Sanierung im Fahrplan – Vorjahresergebnis stabilisiert.

Trotz der positiven Wirkung der Sanierungsmassnahmen von CHF 35 Mio. erreichte SBB Cargo 2012 ein Ergebnis von CHF –51,2 Mio. und liegt damit leicht unter dem Vorjahr (2011: CHF –45,9 Mio.). Ein ausgeglichenes Resultat verhindert haben die konjunkturell angespannte Wirtschaftslage, der tiefe Euro, diverse Kostensteigerungen und Verkehrseinbussen während der Kälteperiode und der Gotthardsperrung. Die eingeleiteten Sanierungsmassnahmen haben 2012 das Ergebnis um CHF 35 Mio. verbessert. Wesentliche Teile des gesamten Sanierungspaketes von insgesamt CHF 80 Mio. werden ab Anfang 2013 wirksam. SBB Cargo geht davon aus, 2013 ein ausgeglichenes Resultat zu erreichen. Im Berichtsjahr hat sie die finanzielle Transparenz und Steuerung weiter verbessert; die kommerzielle Wertschöpfungskette ist nun im SAP-Systemstandard abgebildet. Die Transportleistung belief sich 2012 konsolidiert auf 12 132 Mio. Nettotonnenkilometer (2011: 12 346 Mio.).

Im Wagenladungsverkehr hat SBB Cargo grosse Anstrengungen unternommen, diesen rentabel und nachhaltig zu betreiben: In einem aufwendigen, breit abgestützten Prozess, in dem alle betroffenen Kunden und Kantone miteinbezogen waren, hat SBB Cargo für die Sanierung der schlecht ausgelasteten Bedienungspunkte Lösungen erarbeitet. Insgesamt hat SBB Cargo die Sanierung von 155 sehr schlecht ausgelasteten Bedienungspunkten geprüft. Im Durchschnitt wurde an diesen Punkten weniger als ein Wagen pro Tag befördert. 128 der sehr schlecht ausgelasteten Punkte werden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 nicht mehr bedient. SBB Cargo und die anderen Bahnen in der Schweiz fahren mit dem aktuellen Angebot noch 374 Bedienungspunkte im Wagenladungsverkehr regelmässig an. Trotzdem bleiben aber über 98 Prozent des heutigen Transportvolumens weiterhin auf der Schiene. Mit der Einführung der Hybridlokomotive Eem 923 investiert SBB Cargo gleichzeitig in den Wagenladungsverkehr, steigert dessen Effizienz und setzt auf nachhaltige und ressourcenschonende Transportlösungen.

Ein weiterer Teil des Massnahmenpakets zur Sanierung ist die Reduktion der Strukturkosten, also aller Kosten, die nicht direkt mit dem Transport und dem Rollmaterial zusammenhängen. Diese sind deutlich höher als in der Gütertransportbranche üblich, besonders die Kosten in Administration und Verwaltung. SBB Cargo hat die Zahl der Stellen in diesen Bereichen reduziert. Erreicht wurde dies unter anderem mit einfacheren, unternehmensweit standardisierten Abläufen. Damit fallen vor allem in der Finanz- und Vertriebsabteilung sowie in der Informatik bisherige Arbeiten weg. Mit der Wahl des neuen Standorts in Olten erschliesst SBB Cargo weiteres Einsparpotenzial.

Schweiz: Konjunktur und Markt weiterhin herausfordernd.

Im Geschäftsfeld Schweiz beeinträchtigten die Auswirkungen der anhaltenden Frankenstärke die Wettbewerbsfähigkeit der Kunden von SBB Cargo. Der Konkurs von Petroplus Anfang

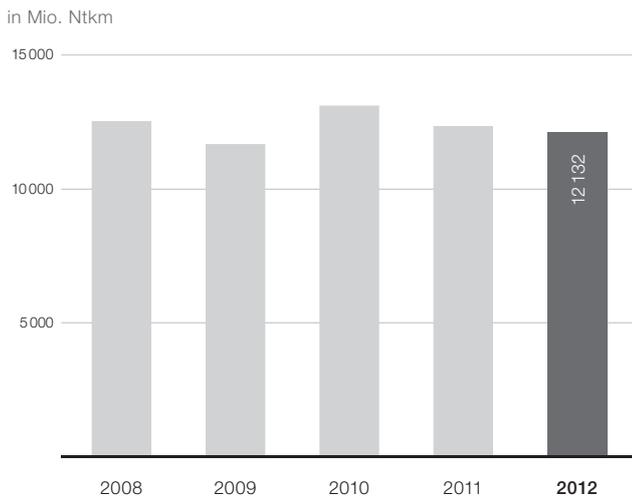
Neue Wagen stärken Güterverkehr.

Leise, leicht und effizient – so sollen moderne Güterwagen im internationalen Transportgeschäft die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn erhöhen.

Um die technische Entwicklung voranzutreiben, brachten SBB Cargo, acht Unternehmen aus allen Sektoren des Schienengüterverkehrs sowie die Eisenbahn-Lehrstühle der TU Dresden und der TU Berlin ihr Know-how zusammen. An der Fachmesse InnoTrans in Berlin präsentierten die Mitglieder der Zukunftsinitiative «5L» das «Weissbuch innovativer Eisenbahngüterwagen 2030». Der Güterwagen der Zukunft lässt sich beispielsweise automatisch kuppeln und meldet seinen Betriebszustand oder allfällige Störungen in Echtzeit an den Lokführer und die Leitstelle. Der Güterwagen ist ein zentrales Element im heute grösstenteils länderübergreifenden Schienengüterverkehr. Grosse und für den Wagenladungsverkehr relevante Innovationen können nur durch eine breit angelegte internationale Zusammenarbeit erreicht werden.

Um den Güterwagen geht es auch bei der nächsten Premiere von SBB Cargo: Erstmals beteiligt sich die SBB an einem EU-Projekt mit dem Namen «ViWas». Das europäische Forschungs- und Entwicklungsprojekt will den Wagenladungsverkehr langfristig wettbewerbsfähiger machen. Unter den zehn Projektpartnern bringt auch SBB Cargo ihr Logistik-Know-how ein und entwickelt als zentralen Beitrag einen neuen Wagentyp für Containertransporte, der ein vereinfachtes Be- und Entladen von Wagen mit Containern direkt im Anschlussgleis erlaubt.

Verkehrsleistung SBB Cargo.



2012 verdeutlicht die angespannte Situation. Im zweiten Halbjahr hat sich die Konjunktur im Vergleich zum Vorjahr tendenziell verbessert und stabilisiert. Die dreimalige, durch Felsstürze verursachte Sperrung der Gotthardstrecke belastete die Erträge zusätzlich. Die exportorientierte Wirtschaft der Schweiz leidet unter dem hoch bewerteten Schweizer Franken. Seit dem Eingreifen der Schweizerischen Nationalbank 2011 stabilisiert sich der Euro-Kurs auf CHF 1.20 und verharrte 2012 auf diesem Niveau. Dies liegt deutlich unter dem Niveau vor der Krise (1.65) und konnte bei SBB Cargo Schweiz durch die Einführung eines Währungsausgleichsfaktors nur gering kompensiert werden. Die Schweizer Wirtschaft befindet sich weiterhin in einem Spannungsfeld zwischen stabiler inländischer Nachfrage und negativen Einflüssen durch die internationale Entwicklung. Die anhaltenden Auswirkungen aus der Eurozone sind bislang nicht absehbar und sorgen für Unsicherheit.

Der Verkehrsertrag im Geschäftsfeld Schweiz ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 61,0 Mio. von CHF 699,9 Mio. auf CHF 638,9 Mio. zurückgegangen. Die Verkehrsleistung von SBB Cargo im Geschäftsfeld Schweiz lag im Jahr 2012 bei 5044 Mio. Nettotonnenkilometern (2011: 5400 Mio.). Mehr Verkehrsleistung verzeichneten die Branchen Bau und Spediteure. Rückläufig entwickelten sich die Transportleistungen bei den Stahlverkehren, primär durch den wirtschaftlichen Einbruch in

Norditalien. Ebenfalls rückläufig sind die Kooperationsverkehre, insbesondere mit Österreich. Sowohl die gefahrenen Nettotonnenkilometer als auch der Umsatz, gemessen am Transportertrag, sind gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Die betrieblichen Störungen aufgrund der Gotthardsperrungen führten für SBB Cargo Schweiz zu einem Umsatzausfall in Höhe von CHF 9 Mio.

SBB Cargo baut den kombinierten Verkehr als künftiges Wachstumsfeld aus. Die Stossrichtung wurde vom Verwaltungsrat der SBB im Juli 2012 bestätigt. Das Gateway Limmattal hat 2012 mit der Planaufgabe einen wichtigen Meilenstein erreicht. Es ist für den kombinierten Verkehr im Import und Export geplant. Zudem kann SBB Cargo mit dem Gateway Limmattal und dem Terminal Basel Nord die prognostizierten Gütermengen langfristig abdecken. Im Binnen-Kombiverkehr hat SBB Cargo mit zwei Linienzügen (Dietikon–Renens und Neuendorf–Gossau) ein neues Konzept umgesetzt. Das Angebot entlastet die Strasse und bietet eine staufreie Verbindung von A nach B. SBB Cargo hat 2012 auch neue Umschlaganlagen in Cadenazzo und Rothenburg in Betrieb genommen.

International: Geschäft bleibt anspruchsvoll.

SBB Cargo International hat sich im zweiten Jahr nach der Ausgründung in einem äusserst anspruchsvollen Umfeld behaupten müssen. Zwar fiel der Verkehrsertrag mit CHF 227,5 Mio. leicht höher aus als 2011 (CHF 226 Mio.), die Wachstumsziele wurden aber aufgrund verschiedener negativer Einflüsse nicht erreicht. So haben die starken Schneefälle und die anhaltende Kälte zum Jahresbeginn 2012 das Geschäft beeinträchtigt, ebenso wie die drei Totalunterbrüche der Gotthardachse sowie die sanierungsbedingte Totalsperrung der Simplonachse im August. Zusätzlich wirkten sich die gedämpfte konjunkturelle Entwicklung und die anhaltende Währungs Krise im Euroraum und speziell in Norditalien mit rund CHF 9 Mio. negativ auf den Geschäftsverlauf aus. Diese Faktoren führten zu einem Umsatzausfall in der Grössenordnung von CHF 33 Mio.

Im Jahr 2012 hat SBB Cargo International eine Verkehrsleistung von 7349 Mio. Nettotonnenkilometern erbracht (2011: 6945 Mio.). Trotz den widrigen Umständen konnte ein Ergebnis in der Höhe von CHF –11,2 Mio. erreicht werden, leicht schlechter als budgetiert. Vergleicht man dieses Resultat mit dem Vorjahr (korrigiert um die Zahlung des Bundesamts für Verkehr für den alpenquerenden Kombiverkehr im Rahmen der Massnahmen des Bundes zur Abfederung der Frankenstärke), so wurde ein um CHF 3,2 Mio. verbessertes operatives Ergebnis erwirtschaftet. Dazu beigetragen haben die gegen Ende der letzten

Berichtsperiode ergriffenen Massnahmen zur konsequenten Produktivitätssteigerung sowie Versicherungsbeiträge für die Streckenunterbrüche.

2012 führte das junge Unternehmen den 2011 begonnenen Aufbau im Bereich IT fort. So nahm es eine integrierte Standard-Logistiksoftware in Betrieb, die sämtliche für den Schienengüterverkehr relevanten Geschäftsprozesse enthält: Von der Kalkulation über die planerischen und dispositiven Produktionsprozesse bis hin zur Verkehrskontrolle und Abrechnung wird alles mit derselben Logistiksoftware bearbeitet und überwacht. Gemeinsam mit den Kunden steigert SBB Cargo International so die Effizienz und Qualität in der Abwicklung der Transporte.

Auch bei der Prozessorientierung erzielte SBB Cargo International weitere Fortschritte. Im Oktober 2012 hat sie das Zertifizierungsaudit für den Standard ISO 9001:2008 erfolgreich abgeschlossen. Dabei wurde überprüft, ob die Normvorgaben eingehalten werden und die länderübergreifende Harmonisierung der Qualitätsstandards und der Prozesse sichergestellt ist. SBB Cargo International hat damit erstmals ein Globalzertifikat mit allen Standorten in Deutschland, Italien und der Schweiz erreicht.

SBB Cargo International und die Personalverbände des Öffentlichen Verkehrs haben im April 2012 in Olten einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) unterzeichnet. Der Vertrag orientiert sich an den bestehenden Gesamtarbeitsverträgen bei der SBB sowie der Branche und trat am 1. Mai 2012 in Kraft. Er regelt Fragen zu Arbeitszeiten, Löhnen und Zulagen sowie das Vorgehen bei allfälligen Restrukturierungen.

Gut aufgestellt für die Zukunft.

Die Sanierung des Netzes im Wagenladungsverkehr beeinflusste die Gesamtzufriedenheit der Kunden von SBB Cargo negativ, allerdings weniger stark als erwartet: Die durchschnittliche Gesamtzufriedenheit ist auf einen Wert von 6,95 auf einer Skala von 1 bis 10 Punkten gesunken – 2011 lag der Wert bei 7,47 Punkten. Zum Vergleich: Bei der letzten Sanierung des Wagenladungsverkehrs (Fokus) hat sich der Wert von 7,1 Punkten im Jahr 2004 auf 5,8 Punkte im Jahr 2005 verringert. Um die Kundenzufriedenheit im kommenden Jahr wieder deutlich zu steigern, stehen Massnahmen im Zentrum, um die Transportqualität sowie das Offertenmanagement gezielt zu verbessern.

Die betriebliche Pünktlichkeit der Züge von SBB Cargo in der Schweiz konnte 2012 auf hohem Niveau bei 98,2 Prozent (2011: 98,4 Prozent) gehalten werden. Die Pünktlichkeit der internationalen Züge ist nach wie vor nicht zufriedenstellend;

sie ist wiederum leicht gesunken (von 79,9 Prozent 2011 auf 79,2 Prozent 2012). Die Verbesserungsmöglichkeiten der SBB sind diesbezüglich begrenzt.

Im September führte die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) das jährliche Audit bei SBB Cargo durch und bestätigte den Erhalt aller Zertifikate für SBB Cargo, ChemOil, SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italien. SBB Cargo hat wiederum die ECM-Zertifizierung (Entity in Charge of Maintenance) erlangt. 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.

Bei den Rangierloks setzt SBB Cargo mit der Anschaffung der Hybridlok Eem 923 auf ein nachhaltiges und ressourcenschonendes Fahrzeug. Dank der Lok kann der CO₂-Ausstoss

SBB Cargo setzt sich dafür ein, dass Schienengüterverkehr in unternehmerischer Verantwortung nach betriebswirtschaftlichen Kriterien geführt werden kann.

um 4000 Tonnen jährlich verringert werden. Die regionalen Cargo-Produktionsteams erhalten ihre eigene Lok, die auf den Namen eines Hausbergs der jeweiligen Region getauft wird. 2012 wurden bereits 12 der 30 bestellten Fahrzeuge in Betrieb genommen. Alle weiteren Fahrzeuge werden 2013 in die Regionen geliefert.

Zukunft des Güterverkehrs auf dem Prüfstand.

Die Schweizer Politik befasst sich bis 2015 intensiv mit dem Güterverkehr auf der Schiene. Die SBB begrüsst es, dass aufgrund der vom Parlament überwiesenen Motion «Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche» erstmals eine breite Auslegeordnung erfolgt und eine vertiefte Diskussion über die Konzeption für einen marktorientierten Schienengüterverkehr in der Schweiz geführt wird. SBB Cargo setzt sich bei der vom Bund eingeschlagenen Stossrichtung dafür ein, dass der Schienengüterverkehr in unternehmerischer Verantwortung nach betriebswirtschaftlichen Kriterien geführt werden kann. Verläss-

liche und unterstützende regulatorische Rahmenbedingungen sowohl für die Schiene als auch für die Strasse sind dafür unerlässlich. SBB Cargo erbringt rund 23 Prozent des Güterverkehrs in der Schweiz umweltschonend auf der Schiene. Sie unterstützt die verladende Wirtschaft, entlastet die Strasse von rund drei Millionen Lastwagenfahrten, spart 200 000 Tonnen CO₂ im Jahr ein und leistet einen wesentlichen Beitrag zu den Verlagerungszielen des Bundes. Deshalb ist der Güterverkehr ein zentrales Element der Verlagerungspolitik.

Gleichzeitig begrüsst SBB Cargo die Optionen für mehr unternehmerischen Handlungsspielraum. Diese ermöglichen ihr, verstärkt Kooperationen mit geeigneten Partnern für längerfristige Geschäftsbeziehungen einzugehen – wie beispielsweise im Binnen-Kombiverkehr, der die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger Strasse und Schiene berücksichtigt. Bund und Kantone sollen die Schiene vorrangig über Investitionen in Anlagen und Innovationen stärken. Einen weiteren Beitrag sollten sie durch eine vorausschauende Kapazitätsreservation der Infrastruktur für Güterzüge leisten. Mit der durch die Motion angestossenen Gesetzesänderungen hat die Schweiz die Chance, das Gesamtsystem Güterverkehr grundlegend zu stärken: Neue Rahmenbedingungen fördern eine hohe und effiziente Versorgungssicherheit und bieten eine gute Grundlage, um Schienengüterverkehr in der Schweiz finanziell lohnenswert zu betreiben. SBB Cargo bekennt sich zum Binnenverkehr. Eine Privatisierung von SBB Cargo ist für die SBB derzeit keine Option.

Die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur ist auch für den Schienengüterverkehr wichtig. Mit FABI und dem 4-m-Korridor am Gotthard stehen zwei für SBB Cargo wichtige Vorlagen an, die einen marktfähigen und effizienten Güterverkehr auch langfristig sicherstellen.

Infrastruktur.

Drei Netze – ein intaktes System.

SBB Infrastruktur sorgt dafür, dass Reisende und Güter täglich sicher und gut unterwegs sind. Dazu müssen das Schienen-, Energie- und Telecomnetz optimal betrieben, gesteuert und unterhalten, aber auch nachfrageorientiert erweitert werden. 2012 sind wichtige Grundlagen geschaffen worden, mit denen die SBB gut gerüstet in die kommenden Jahre geht.

Nach intensiven Verhandlungen hat das Parlament Ende September 2012 die Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB für die Jahre 2013 bis 2016 verabschiedet. Die Vereinbarung ist für die SBB von grosser Bedeutung – als Grundlage für die Sicherheit, die Qualität und die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes. Mit dem Zahlungsrahmen der neuen Leistungsvereinbarung und den Trassenpreiserhöhungen durch den Bund stehen SBB Infrastruktur mehr Mittel für den Substanzerhalt sowie für die dringendsten Engpassbeseitigungs- und Erweiterungsmassnahmen zur Verfügung. Effizienzsteigerungen erhöhen die Wirkung der verfügbaren Mittel zusätzlich.

Die zusätzlichen Mittel zahlen sich aus. Dies hat der 2012 veröffentlichte Netzzustandsbericht gezeigt. Seit 2009 schafft SBB Infrastruktur mit einem Bericht jährlich Transparenz über Zustand und Entwicklung der Anlagen ihres Bahn-, Energie- und Telecomnetzes. Das Analyseresultat per Ende 2012 zeigt, dass der Gesamtzustand des Netzes grundsätzlich gut ist. Der Nachholbedarf ist stabil. Nachholbedarf entsteht, wenn Anlagen über ihre wirtschaftlich und betrieblich sinnvolle Nutzungsdauer hinaus genutzt werden. Der Netzzustandsbericht 2012 ist erneut im Internet publiziert worden. Noch nie war der Zustand des SBB Netzes so transparent wie heute.

Energie verbessert Gesamtergebnis.

Das Netz der SBB wurde auch 2012 intensiv genutzt: Die Zahl der zurückgelegten Trassenkilometer (Trkm) ist 2012 um 0,3 Prozent auf 165,6 Mio. gestiegen. Pro Hauptgleis und Tag verkehrten auf dem Netz der SBB durchschnittlich 96,7 Züge (2011: 96,3), 0,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Während sich die Trassennachfrage 2012 im Personenverkehr um 1,2 Prozent auf 138,3 Mio. Trkm erhöhte, sank jene im Güterverkehr um 4 Prozent auf 27,3 Mio. Trkm.

Das Segmentergebnis von SBB Infrastruktur betrug 2012 CHF 37,1 Mio. (2011: CHF 72,4 Mio.). Zurückzuführen ist dies auf ein ausserordentlich gutes Ergebnis beim Geschäftsfeld Energie in der Höhe von CHF 81,5 Mio. (2011: CHF 25,4 Mio.). Dieses Ergebnis resultierte aus erhöhten Bahnstrompreisen per

1. Januar 2012 sowie zwei ausserplanmässigen Faktoren, nämlich einer Mehrproduktion aufgrund aussergewöhnlich hoher Wasserzuflüsse sowie der Auflösung einer Rückstellung. Das Geschäftsfeld Netz erzielte ein Ergebnis von CHF –44,4 Mio. (2011: CHF 47,1 Mio.). Die Verkehrserträge erhöhten sich um 2,5 Prozent auf CHF 904,9 Mio. Auch in diesem Jahr flossen SBB Infrastruktur Ausgleichszahlungen von SBB Immobilien in der Höhe von CHF 150 Mio. zu. Andererseits wurden zur Stabilisierung des Nachholbedarfs für CHF 66 Mio. zusätzliche Unterhaltsleistungen erbracht, 14 Prozent mehr als im Vorjahr.

Effizienzsteigerungen sind im Gang.

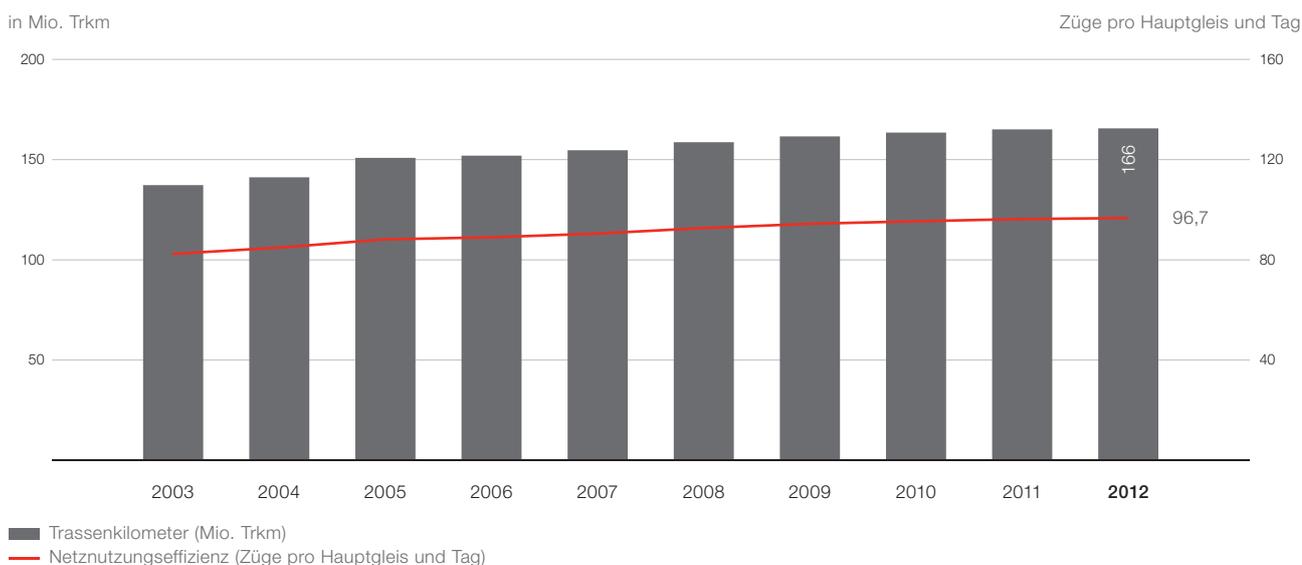
2012 konnte SBB Infrastruktur Effizienzsteigerungen in der Höhe von CHF 186 Mio. (2011: CHF 128 Mio.) erzielen. Im Rahmen des Programms «Effizienzsteigerung Infrastruktur» realisiert die Division bis 2016 Massnahmen, welche die Erfolgs- und Investitionsrechnung jährlich wiederkehrend um CHF 250 Mio. entlasten.

Ein Beispiel dafür ist ein neues sogenanntes Intervallkonzept. Dieses plant Baubedürfnisse optimal ins stark genutzte Netz ein: Temporäre Gleissperrungen für Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten («Intervalle») sollen bestmöglich genutzt und insgesamt minimiert werden. Das Intervallkonzept ist im Berichtsjahr im Rahmen eines Pilotprojekts getestet worden. Für vier Streckenabschnitte wurden die Unterhaltsarbeiten konzentriert in fixen Zeitfenstern von acht Stunden realisiert, für drei Erneuerungsprojekte wurden längere Standardintervalle von zehn Stunden oder durchgehende Einspurbetriebe angewendet. Damit können Maschinen und Personal effizienter eingesetzt, Kosten gesenkt und die Anzahl erforderlicher Intervalle reduziert werden. Das Konzept wird aufgrund der positiven Erfahrungen in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt.

Auf dem gesamten Streckennetz wurden 2012 160 Kilometer der Fahrbahn erneuert (2011: 150 Kilometer). Dank dieser verstärkten Instandhaltung konnte die Zahl der substanzbedingten, ungeplanten Langsamfahrstellen von 36 auf 35 reduziert werden.

SBB Infrastruktur besitzt heute 2102 schienengebundene Fahrzeuge, vorab für den Bau und die Instandsetzung der Infrastrukturanlagen, den Rangierdienst und die Intervention in Ereignisfällen, zum Beispiel mit Lösch- und Rettungszügen. Viele davon stehen bereits am Ende ihrer Nutzungsdauer oder erreichen sie in den nächsten Jahren. Der Fuhrpark entspricht daher nicht mehr den heutigen Standards in Sachen Technik,

Trassenkilometer und Netznutzungseffizienz.



Umwelt und Sicherheit. 2012 hat die SBB deshalb entschieden, die Flotte der schienengebundenen Fahrzeuge der Infrastruktur in den nächsten Jahren für CHF 606 Mio. zu modernisieren, erneuern und erweitern. Eine Investition, die sich auszahlt – die Fahrzeuge werden dem neusten Stand der Technik angepasst, sind leistungsfähiger, effizienter, zuverlässiger und erfüllen die neusten Sicherheitsstandards.

Neben der Verjüngung wird das Rollmaterial aber auch grüner: Anstelle von Loks mit permanent funktionierenden Dieselmotoren setzt die SBB neu mehrheitlich Zweikraftfahrzeuge mit elektrischer und Dieseltraktion ein und kann somit den CO₂-Ausstoss nachhaltig senken.

Für Qualität und Sicherheit im Bahnverkehr.

Ab Ende 2016 wird der gesamte Bahnverkehr der SBB aus vier Betriebszentralen mit den Standorten Lausanne, Olten, Pollegio sowie Zürich Kloten gesteuert. Auf dem Weg in diese neue Ära der Betriebsführung wurden weitere Meilensteine erreicht. Der schrittweise Aufbau der Betriebszentrale Ost am Flughafen Zürich ab Ende 2011 setzte sich im Berichtsjahr mit der erfolgreichen Integration zweier Fernsteuerzentren fort. Damit ist der erste von zwei Kommandoräumen voll besetzt. In Pollegio wurden die Rohbauarbeiten an der Betriebszentrale Süd be-

endet. In der Betriebszentrale West in Lausanne konnte der Ausbau der sogenannten Rückfallebenen abgeschlossen werden. In Olten haben mit dem Spatenstich Anfang Juli 2012 die Bauarbeiten für die Betriebszentrale Mitte begonnen.

Die zentralisierte Verkehrssteuerung bietet viele Vorteile: So werden die Überwachung der Anlagen und die technische Interventionssteuerung im Störfall zusammengefasst. Dies steigert neben der Produktivität trotz zunehmender Netzauslastung auch die Qualität in Sachen Pünktlichkeit, Anschlussgewährung und Kundeninformation. Nach dem Rekordjahr 2011 erzielte die SBB bei der Kundenpünktlichkeit 2012 nur das drittbeste Ergebnis seit Beginn der Messung im Jahr 2008. Der Rückgang von 89,8 (2011) auf 88,0 Prozent (2012) ist vor allem auf die Kältewelle im Februar und den Schneefall im Dezember zurückzuführen. Als Folge davon gab es vermehrt Störungen bei den Anlagen und beim Rollmaterial. Weiter haben auch die drei Unterbrüche der Gotthardlinie und eine Erhöhung bei Personenunfällen das Ergebnis beeinflusst. Bei der Anschlussgewährung durfte die SBB im Berichtsjahr allerdings einen Rekord feiern: 98,3 Prozent der möglichen Anschlussverbindungen sind 2012 gewährt worden (2011: 97,7 Prozent.)

Bei den Zugkontrollleinrichtungen (ZKE) ist die Schweiz führend. Aktuell stehen auf dem Schienennetz der SBB 138 ZKE-Anlagen in Betrieb. Sie übernehmen rund um die Uhr

automatisch eine Vielzahl von Kontrollfunktionen an fahrenden Zügen. Seit Mai 2012 sind die beiden ZKE-Netze von SBB und BLS vollständig miteinander verknüpft und in Erstfeld mit dem ZKE-Interventionszentrum der SBB verbunden. Der technische Brückenschlag der beiden Unternehmen ermöglicht eine durchgängige Zugbeobachtung über den ganzen Fahrweg innerhalb der Schweiz. Bei einem Alarm leitet das Interventionszentrum als zentrale Anlaufstelle unverzüglich die notwendigen betrieblichen Schritte ein.

Seit Jahren investiert die SBB in den Ausbau und die Weiterentwicklung ihrer Zugbeeinflussungssysteme. Alle Signale auf dem SBB Netz, die mit mehr als 40 km/h passiert werden, sind mindestens mit einer punktuellen Sicherung (Signum) ausgerüstet. Mittlerweile ist zudem fast ein Drittel der Hauptsignale mit einer Geschwindigkeitsüberwachung (ZUB) ergänzt. Diese sorgt dafür, dass der Zug ein vorgegebenes Tempo nicht über-

schreitet und so vor einem Halt zeigenden Signal rechtzeitig zum Stehen kommt. Bereits 2011 hat die Konzernleitung beschlossen, nochmals CHF 50 Mio. in die Zugsicherung zu investieren, um weitere 1700 Signale mit einer Geschwindigkeitsüberwachung auszustatten – ein Meilenstein für noch mehr Sicherheit im Netz. Zudem wird die bestehende Zugsicherung bis Ende 2017 vollständig durch die europäisch standardisierte Technologie «European Train Control System» (ETCS) ersetzt. ETCS vereinfacht den Netzzugang für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr und ist die Basis für einen noch sichereren, leistungsfähigeren und zuverlässigeren Bahnverkehr. Im Juli 2012 nahm die SBB in Airolo den ersten von rund 11 000 ETCS-Standorten auf ihrem Schienennetz in Betrieb, der auf das ETCS-Level 1 Limited Supervision migriert wurde. Zudem laufen die Vorbereitungen auf die Inbetriebnahmen der weiteren ETCS-Level-2-Strecken am Gotthard und im Rhonetal auf

Den Zugang zur Bahn verbessern.

Die Bahnzugänge stellen für SBB Infrastruktur das grösste Handlungsfeld der nächsten Jahre dar. In den 70 wachstumsintensivsten Bahnhöfen wird die Zahl der Reisenden bis 2040 vor allem in den Hauptverkehrszeiten um 40 bis 140 Prozent zunehmen.

Die Personenströme flüssig zu bewältigen, fordert die SBB stark heraus. Gemäss dem Netzzustandsbericht 2012 müssen bei insgesamt zwölf Bahnhöfen Publikumsanlagen wie Perrons und Unterführungen erweitert werden. Kurzfristig können zur Verbesserung der Platzverhältnisse die bestehenden Einrichtungen in den Bahnhöfen angepasst werden. Mittel- und langfristig sind Erweiterungen und Ausbauten notwendig. Nebst Massnahmen für einen besseren Personenfluss sind auch Anstrengungen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes erforderlich. Ein in Auftrag gegebenes Audit mit externer Unterstützung wird Prioritäten und Details festlegen. Resultate liegen im Laufe des Jahres 2013 vor. Mittel- bis langfristig dürfte der Handlungsbedarf im Bereich des Bahnzugangs zunehmen. Der Mittelbedarf wird bis 2040 auf total CHF 2 bis 3,5 Mrd. anwachsen.

Die SBB will die bestehenden Anlagen so gut wie möglich nutzen und künftige Anlagen bedarfsgerecht planen. Dazu braucht es fundierte Grundlagen zum Verhalten der Menschen an den Bahnhöfen: Wie schnell bewegen sie sich? Wie viel Platz brauchen sie? Wo gehen, stehen oder warten sie? Die ETH Lausanne forscht und entwickelt seit mehreren Jahren im Themenfeld der Personenflüsse. Mit ihr als Partnerin untersucht die SBB das Verhalten der Reisenden nun vertieft. Die Untersuchung beruht auf Messungen mit Bewegungssensoren in den Bahnhöfen Lausanne und Basel. Darauf wird die SBB aufbauen können.

Hochtouren. Mit diesem System wird die Sicherheit nochmals gesteigert, da die Geschwindigkeit der Züge permanent über die ganze Strecke überwacht wird.

Noch mehr erneuerbare Energie.

Elektrischer Strom spielt bei der SBB eine wichtige Rolle – sei es Bahnstrom, der durch die Fahrleitungen fliesst, oder Haushaltsstrom, mit dem Bahnhöfe, Bürogebäude und Ladengeschäfte versorgt werden. Das Energienetz der SBB besteht aus sechs eigenen Wasserkraftwerken, sieben Frequenzumformern, Beteiligungen an Partnerkraftwerken, einem Übertragungsleitungsnetz von 1854 Kilometern sowie 60 Unterwerken. Dieses schweizweite Energienetz sorgt dafür, dass auch in Zeiten des Spitzenverbrauchs ausreichend Bahnstrom zur Verfügung steht. 2012 wurden 2410 Gigawattstunden Bahnstrom bezogen.

Die SBB baut ihr Angebot auf der Schiene in den nächsten Jahren kontinuierlich aus und benötigt dazu mehr Spitzenenergie zu den Hauptverkehrszeiten und in den Taktspitzen. Den zusätzlichen Energiebedarf deckt sie mit erneuerbarer Energie. Im Januar 2013 tritt ein Energieliefervertrag des Laufwasserkraftwerks in Kembs (Frankreich) in Kraft, was den Anteil erneuerbar produzierter Energie auf dauerhaft 80 Prozent erhöht. Die Beteiligung am Pumpspeicherkraftwerk Nant de Drance im Kanton Wallis ermöglicht der SBB, den steigenden Bedarf an Spitzenenergie über das Jahr 2030 hinaus langfristig abzudecken. Das Werk befindet sich im Bau und geht 2017 in Betrieb. Einen Teil der Energieleistung von Nant de Drance (150 Megawatt) benötigt die SBB erst ab dem Jahr 2032. 2012 hat die SBB deshalb einen Nutzungsvertrag mit dem norwegischen Energieunternehmen Statkraft über 15 Jahre abgeschlossen.

Zürich: Countdown läuft.

Mit der Zürcher Durchmesserlinie gestaltet die SBB einen zentralen Abschnitt der West-Ost-Achse des nationalen Bahnnetzes und der weiter entwickelten Zürcher S-Bahn. Der 9,6 Kilometer lange «Bypass» für den historischen Hauptbahnhof durchquert die Stadt Zürich in einem grossen Bogen von Altstetten über den Hauptbahnhof nach Oerlikon. Herzstück ist der neue Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, der unter den Gleisen 4 bis 9 des HB entsteht.

Von den Ausbauten profitieren sowohl die gut 400 000 Personen, die pro Tag den Zürcher HB frequentieren, als auch die Zugreisenden in der ganzen Schweiz: Sie ermöglichen einen Ausbau des Fernverkehrsangebots und längerfristig bis zu

30 Minuten kürzere Fahrzeiten zwischen der West- und der Ostschweiz. Die Bauarbeiten an der Durchmesserlinie sind nach Abschluss des fünften Baujahres zeitlich und finanziell auf Kurs. Mittlerweile sind rund 80 Prozent der Gesamtinvestitionen von CHF 2,031 Mia. verbaut. Im Bahnhof Löwenstrasse und im Weinbergtunnel schloss die SBB die Rohbauarbeiten ab und hat mit dem Einbau der bahntechnischen Anlagen begonnen. In Oerlikon wurde der Ausbau des Bahnhofs mit dem ersten Spatenstich offiziell lanciert. Zwischen Altstetten und dem Hauptbahnhof werden die beiden eingleisigen, der Ausfahrt aus dem Bahnhof Löwenstrasse Richtung Westen dienenden Viadukte Feld für Feld betoniert.

Bewegung auf der Nord-Süd-Achse.

Ende 2016 wird mit dem Gotthardbasistunnel (GBT) der längste Tunnel der Welt und das Herzstück der Nord-Süd-Achse Gotthard in Betrieb gehen. Der Ende 2019 eröffnete Ceneri-Basistunnel (CBT) wird die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) am Gotthard vollenden. Die SBB wird die beiden Tunnel

—
1700 Signale mit einer
Geschwindigkeitsüberwachung
sind ein Meilenstein für noch
mehr Sicherheit im Netz.
—

derzeit betreiben und die Angebote für den Personen- und den Güterverkehr erstellen. GBT und CBT bringen die Menschen im Norden und Süden der Schweiz schneller und sicherer zusammen und ermöglichen dank der entstehenden Alpenflachbahn einen effizienteren Schienengüterverkehr.

Damit die beiden Basistunnel ihren Kundennutzen voll entfalten können, baut die SBB auch deren Zufahrtsstrecken aus. 2012 sind entsprechende Projekte sowie der Aufbau der Betriebs-, Erhaltungs- und Interventionsorganisation konkretisiert worden. Die SBB wird in drei Entwicklungsschritten Fahrplan und Angebote für die Reisenden auf der Gotthardachse bis 2020 schrittweise verbessern. Zudem erarbeitete sie im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) ein Vorprojekt für den Ausbau der Nord-Süd-Achse zu einem sogenannten 4-Meter-Korridor. Dieser erlaubt auch den Transport von Sattelaufliegern

mit einer Eckhöhe von vier Metern und erhöht den Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr im Sinne des Verfassungsauftrags.

Bauen im Westen und Süden.

Mit dem Bau der schweizerisch-französischen Verbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) kann die SBB voraussichtlich ab 2017 zur umweltfreundlichen Mobilität in der Genferseeregion beitragen und zugleich zur Realisierung der S-Bahn Frankreich-Waadst-Genf. Ein Jahr nach dem Spatenstich sind die Arbeiten für die CEVA-Verbindung in den meisten Sektoren im Gang. Im März 2012 wurde das Baubewilligungsverfahren nach fast vier Jahren abgeschlossen. Das Bundesgericht hat sämtliche noch hängigen Beschwerden abgewiesen und somit den Weg für das Projekt endgültig freigegeben.

Eine zweite neue grenzüberschreitende Bahnlinie entsteht im Grenzraum Tessin/Lombardei: die Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV), die Bellinzona, Lugano, Chiasso, Como und Varese miteinander verbinden wird und ausserdem eine neue Direktverbindung zwischen dem Tessin und dem Mailänder Flughafen Malpensa schafft. Auf Schweizer Gebiet laufen auf mehreren Baustellen die Tiefbauarbeiten. 2012 wurden in Mendrisio die Bahnhofausbauten fertiggestellt. Aus Schweizer Sicht steht einer Inbetriebnahme der Linie mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2014 damit nichts mehr im Weg.

Léman 2030 fordert heraus.

Die mit «Léman 2030» vorgesehene Entwicklung des Bahnnetzes im stark besiedelten Gebiet entlang des Genfersees stellt eine grosse Herausforderung dar. Kernstück ist der Ausbau der Knoten Genf und Lausanne. Hier wie dort werden die Bahnanlagen erweitert. In Lausanne haben die betroffenen Parteien – Anwohner, Stadt, Kanton und SBB – gemeinsam eine Reihe von Massnahmen ausgearbeitet, so zum Beispiel Entschädigungen und Umzugshilfen.

In Genf sind die hauptsächlichen Projektbeteiligten Kanton, Stadt, Bundesamt für Verkehr und SBB Ende 2012 übereingekommen, ein unabhängiges Gutachten in Auftrag zu geben. Dieses soll aufzeigen, ob der Bahnhof ober- oder unterirdisch ausgebaut werden soll. Auf dieser Grundlage können sie im Frühsommer 2013 gemeinsam einen Variantenentscheid treffen.

Weiterhin stark gefordert.

Bei tendenziell knapperen öffentlichen Mitteln sieht sich SBB Infrastruktur weiterhin mit steigenden Anforderungen und Erwartungen von Staat, Gesellschaft und Kunden konfrontiert. Ihre 2012 erarbeitete Strategie antwortet auf diese Herausforderungen und enthält die Stossrichtungen der Geschäftsfelder «Netz» und «Energie» sowie für die organisatorische Weiterentwicklung. Für die Dimensionierung des Bahnnetzes stellt SBB Infrastruktur die längerfristigen Kundenbedürfnisse von Personen- und Güterverkehr ins Zentrum.

Im Geschäftsfeld Energie stehen die Senkung des Stromverbrauchs um 20 Prozent bis 2025 und der Ausstieg aus der Kernkraft im Vordergrund. Der Bahnstrom wird tendenziell teurer, deshalb sind Modelle zur Erhöhung des Sparanreizes geplant. Das Geschäftsfeld, die Anlagen sowie die Energiestrategie sind langfristig ausgelegt.

Auf organisatorischer Ebene gilt es die Kunden- und Dienstleistungsorientierung und die Beziehungspflege mit allen Anspruchsgruppen weiterzuentwickeln, das Technologie- und Innovationsmanagement zu verstärken und Prozesse weiter zu optimieren. Mit den Bestellern als wichtigster Anspruchsgruppe steht SBB Infrastruktur seit Längerem im dauernden Dialog.

Im Rahmen dieser Strategie wartet viel Umsetzungsarbeit. 2013 gilt es, die grossen Bauprojekte wie die Durchmesserlinie Zürich oder den Gotthardbasistunnel mit Blick auf die Inbetriebnahmen weiter voranzutreiben. Zugleich sind neue Projekte in Angriff zu nehmen, welche die Leistungsfähigkeit der Bahn auch in Zukunft garantieren – so die Zugänge zur Bahn (siehe Box Seite 39).

Weiterfahren wird SBB Infrastruktur zudem mit ihren Anstrengungen beim Energiesparprogramm und der Sicherung der Wasserkraft, so mit dem Projekt für das Tessiner Wasserkraftwerk Ritom oder der Konzessionsverlängerung des Etzelwerks. Mit dem neuen Trassenpreissystem nehmen die Trassenerträge gegenüber 2012 zu. Ab 2013 kann damit erstmals die gemäss Eisenbahngesetz geforderte Grenzkostendeckung sichergestellt werden. Trotzdem wird die SBB Infrastruktur gefordert sein, die geplanten Effizienzsteigerungen 2013 zu erreichen oder nach Möglichkeit sogar zu übertreffen, um eine nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur gewährleisten zu können.

Für die Umwelt. Nachhaltig unterwegs.

Die SBB ist die bedeutendste Anbieterin von nachhaltiger Mobilität in der Schweiz. Bahnfahren verbraucht durchschnittlich vier Mal weniger Energie und stösst 20-mal weniger CO₂ aus als eine Autofahrt. So verbraucht z. B. ein Zugreisender auf der Strecke Bern–Zürich gegenüber einem Autofahrer 32-mal weniger CO₂ und 10,2 Liter weniger Benzin. Wer also mit der Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportieren lässt, entlastet die Umwelt. Die SBB hat die ökologische Nachhaltigkeit als eines ihrer neun Konzernziele strategisch verankert. Sie baut ihr Engagement im Energiesparen und im Klimaschutz aus und verbessert mit dem Aufbau eines konzernweiten Umweltmanagements ihre Umweltleistung kontinuierlich.

2011 war das Jahr der weitreichenden Entscheidungen in der Schweizer Energiepolitik. 2012, das UNO-Jahr der erneuerbaren Energien, stand im Zeichen der Entwicklung von nachhaltigen Energiestrategien und ersten Umsetzungsschritten. Die SBB nimmt ihre Rolle als nachhaltige Mobilitätsanbieterin ernst und verstärkte ihr Engagement im Energiebereich.

Die SBB Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Anspruchsgruppen sowie der Bund als Eigner erwarten, dass die SBB ökologisch verantwortungsvoll handelt und dadurch den Wert des Unternehmens steigert. Für die SBB bildet die 2010 verabschiedete Nachhaltigkeitsstrategie die Grundlage, um einen Mehrwert für die Umwelt, unsere Kunden, die Gesellschaft und das Unternehmen zu schaffen.

Die SBB hat sich in dieser Strategie anspruchsvolle Ziele gesetzt, um ihre Umweltleistung zu verbessern. Beim Energiesparen und im Klimaschutz initiierte sie umfangreiche Massnahmenprogramme. Das bereits 2008 gestartete unternehmensweite Energiesparprogramm wurde 2012 stark ausgeweitet und in eine neue Organisation überführt. Die SBB will damit ihren Beitrag zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes leisten. Sie hat sich mit ihrer eigenen, im Mai vom Verwaltungsrat verabschiedeten Energiestrategie zum Ziel gesetzt, ihren heutigen Anteil an der Kernenergie bis 2025 einzusparen. Der zukünftige Mehrbedarf durch den Ausbau des Angebots soll mit erneuerbaren Energien gedeckt werden.

Parallel dazu und eng mit dem Energiesparprogramm verknüpft läuft das Klimaschutzprogramm mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 30 Prozent gegenüber 1990 zu verringern. Für 2012 hat die SBB ihr Energiesparziel und ihr CO₂-Reduktionsziel übertroffen. Teil der Umwelt-Nachhaltigkeitsstrategie ist auch ein konzernweit umgesetztes Umweltmanagementsystem. Auch hier wurden 2012 Fortschritte erzielt, indem SBB Cargo die ISO-14001-Zertifizierung erreicht hat. Für 2013 hat sich die SBB zum Ziel gesetzt, ihre Nachhaltigkeitsstrategie in den drei Dimensionen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft zu überarbeiten und ihr Massnahmenprogramm auszuweiten.

Energie sparen, erneuerbare Energien beschaffen.

Die SBB hat ihr bestehendes Energiesparprogramm weiter umgesetzt. Dank zusätzlichen Massnahmen im Gebäudebereich sowie bei bahntechnischen Anlagen wurde das Energiesparziel 2012 übertroffen. Die Wirkung der umgesetzten Energiesparmassnahmen stieg von 145 Gigawattstunden (GWh) 2011 auf

183 GWh pro Jahr. Dies entspricht dem durchschnittlichen Stromverbrauch von rund 45 000 Haushalten.

Die ehrgeizigen Ziele der neuen Energiestrategie der SBB sollen mit einem breiten Spektrum an Massnahmen in den Bereichen Technik, Verhalten und Angebot erreicht werden. Zum Beispiel will die SBB mit der netzweiten Einführung der adaptiven Lenkung (ADL) ab 2014 einen flüssigeren und damit energiesparenderen Bahnbetrieb ermöglichen. ADL übersetzt die errechnete Fahrstrategie in eine leicht umsetzbare Fahrempfehlung, welche dem Lokführer direkt in den Führerstand übermittelt wird. Damit werden unnötige Stopps vermieden, die Fahrplanstabilität erhöht und eine energieeffiziente Fahrweise gefördert. 2012 haben erfolgreiche Testfahrten auf der Strecke Olten–Basel stattgefunden, die schrittweise Einführung beginnt 2013.

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 durchschnittlichen Jahresverbrauch von

Mit ihrer Energiestrategie will die SBB ihren heutigen Anteil an der Kernenergie bis 2025 einsparen.

rund 600 000 Haushalten. Der Verwaltungsrat der SBB hat im Mai beschlossen, dass die SBB-Züge spätestens 2025 nur noch mit Strom aus erneuerbaren Quellen fahren. Die SBB intensiviert darum ihr Energiesparprogramm und fördert die erneuerbaren Energien.

Die verschärften Ziele sehen eine Reduktion des Energiebedarfs bis 2025 gegenüber dem Verbrauch von 2010 vor. Das Energiesparziel beträgt 600 GWh und entspricht damit dem heutigen Anteil an Kernenergie beim Bahnstrom. Die SBB wird in den kommenden Jahren mehr Energie beschaffen müssen. Zum einen sinkt die Erzeugung, da verschiedene Kantone in den Konzessionen die Restwassermengen erhöht haben. Zum anderen führt der Angebotsausbau durch die Durchmesserlinie in Zürich und den Gotthardbasistunnel zu einem Mehrbedarf an Strom. Die SBB deckt diesen Mehrbedarf von rund 400 GWh zu 100 Prozent aus erneuerbarer Energie. Dazu beschafft sie Strom aus sicheren und wirtschaftlich sinnvollen Projekten mit

Energieverbrauch und damit verbundene CO₂-Emissionen der SBB.

Anteile am Energieverbrauch

Anteile an den CO₂-Emissionen

Bahnstrom
 Diesel für Bahntraktion
 Kraftstoff (Nichttraktion)
 Stromverbrauch Gebäude und Anlagen
 Wärmeenergieverbrauch Gebäude

Wind- und Wasserkraft. 2012 stammten dank der guten Verfügbarkeit von Wasser 83,2 Prozent des Bahnstroms aus Wasserkraft. Auch in Jahren mit tiefer Produktion werden ab 2013 80 Prozent Wasserkraftanteil am Bahnstrom garantiert sein. Dies dank einem Liefervertrag, den die SBB im Januar 2012 mit der französischen Anbieterin Electricité de France SA (EDF) für Strom aus dem Rheinkraftwerk Kembs unterzeichnet hat. Parallel dazu erneuert die SBB ihre Wasserkraftwerke, baut ihre Kapazität aus und schliesst diese ans 50-Hertz-Netz an. So kann der Strom sowohl für die Bahnstromversorgung als auch für die 50-Hertz-Versorgung erzeugt und gespeichert werden. Zudem wird das Bahnstromnetz stärker mit dem 50-Hertz-Netz gekoppelt, um die Versorgungssicherheit zu erhöhen.

Die SBB prüfte die grössten eigenen bestehenden Gebäude wie auch alle Neubauten darauf hin, ob sich deren Dachflächen mit Photovoltaikanlagen ausrüsten lassen. Zusätzlich zu der bestehenden Anlage in Bern Aebimatt wurde am 19. Dezember 2012 in Zürich eine Neuanlage mit 1676 Quadratmeter Fläche und einer Leistung von 244 Kilowatt in Betrieb genommen, welche jährlich 244 000 Kilowattstunden Solarstrom produziert. Bis Ende 2013 entstehen auf dem Dach des neuen SBB Hauptsitzes in Bern Wankdorf und der neuen Instandhaltungsanlage in Zürich Herdern zwei weitere grossflächige Solaranlagen.

CO₂ reduzieren und Klima schützen.

Gesamthaft emittiert die SBB 130 000 Tonnen CO₂ jährlich. Den Hauptteil verursachen die Gebäudeheizungen. Ihre Klimaschutzmassnahmen fokussiert die SBB deshalb auf Gebäude und Anlagen. Mit der Energieagentur der Wirtschaft hat die SBB freiwillige Zielvereinbarungen abgeschlossen und nutzt damit Synergien, um Betrieb und Anlagen klimafreundlicher und energieeffizienter zu gestalten.

SBB Immobilien setzt bei Neubauten und Sanierungen auf Massnahmen, welche die Energieeffizienz deutlich steigern. Als Mitglied der Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI) wendet SBB Immobilien in Grossprojekten wie bei der Europaallee in Zürich «Das Gütesiegel für Nachhaltiges Bauen» (DGNB) an. Mit diesem Zertifizierungssystem fliessen alle drei Aspekte der Nachhaltigkeit – wirtschaftliche, soziale und ökologische – umfassend und systematisch in die Entwicklung der Projekte mit ein. Wo immer ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll, sollen erneuerbare Energien zum Einsatz kommen, wie beim neuen Baudienstzentrum im Zürcher Kohlendreieck. Der Neubau wurde im Minergiestandard erstellt und besitzt eine Holzpelletsheizung.

Auch bei der Fahrzeugflotte wird die SBB die CO₂-Emissionen senken. SBB Cargo beschafft bis Ende 2013 30 Hybridloks Eem 923 und senkt damit ihren CO₂-Ausstoss um jährlich

4000 Tonnen. EcoDrive-Kurse für die Lokführer und die Fahrer von Strassenfahrzeugen sind weitere Beispiele für energie- und klimaschonende Massnahmen. SBB Infrastruktur ersetzt alte dieselbetriebene Rangierloks und Baudiensttraktoren durch moderne Hybridfahrzeuge, die unter dem Fahrdraht elektrisch angetrieben werden. Sie verringert damit den CO₂-Ausstoss ab 2018 um jährlich rund 9000 Tonnen.

Die SBB hat ihr Reduktionsziel übertroffen und 2012 insgesamt 12 048 Tonnen CO₂ eingespart. Dies entspricht dem durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von mehr als 1800 Haushalten.

Das Umweltmanagementsystem ausbauen.

Die SBB legt Wert auf die durchgängige Steuerung umweltrelevanter Aspekte und einen professionellen Umweltschutz. Ihrem Ziel, bis 2015 im ganzen Konzern ein Umweltmanagementsystem (UMS) nach ISO 14001 einzuführen, ist sie wieder ein Stück nähergekommen. SBB Cargo hat 2012 die Zertifizie-

—
Nicht alle Naturereignisse können
verhindert werden. Die Felsstürze
in Gurnellen haben dies dramatisch
vor Augen geführt.
—

—
rung ihres Umweltmanagements nach ISO 14001 als Teil ihres integrierten Managementsystems erreicht. Das Gesamtsystem wurde aufgebaut und gleichzeitig an zwei repräsentativen Pilotstandorten umgesetzt. So konnte SBB Cargo eine hohe Praxistauglichkeit sicherstellen. Die externen Auditoren bescheinigten bei der Zertifizierung den Mitarbeitenden vor Ort eine hohe Fachkompetenz. Das Umweltmanagementsystem wird nun schrittweise an weiteren Standorten umgesetzt.

Nachdem die SBB auf Konzernebene bereits 2010 ein Umweltmanagementsystem implementiert hatte, wurde dieses 2012 erfolgreich überprüft. Die Rezertifizierung findet 2013 statt. SBB Infrastruktur und der Bereich Operating von SBB Personenverkehr sind ebenfalls nach ISO 14001 zertifiziert. SBB Immobilien strebt 2013 die Zertifizierung ihres Umweltmanagementsystems an. Für den gesamten Personenverkehr soll bis 2015 ein solches etabliert werden. Damit wird die SBB ihr Ziel einer konzernweiten Zertifizierung umgesetzt haben.

Biodiversität fördern.

Auf rund 1000 Kilometern Länge grenzen Wälder, Feldgehölze und Einzelbäume an die Gleisanlagen der SBB. Neben 4500 Hektaren Wald überwacht die SBB knapp 2700 Hektaren Böschungen und Intensivstreifen auf einer Länge von rund 3100 Kilometern. Durch die wiederkehrende Pflege sind auf grosser Länge wertvolle gestufte Waldränder, Saumstrukturen sowie extensive Böschungen mit hohem Artenreichtum entstanden. Die SBB will mit ihren Möglichkeiten die Biodiversität fördern, denn im Mittelland sind die extensiven Flächen für die Fauna und Flora von grosser Bedeutung.

Der Bundesrat hat im April 2012 die Strategie Biodiversität Schweiz verabschiedet und das UVEK damit beauftragt, bis zum Sommer 2014 mit den Partnern einen Aktionsplan auszuarbeiten. Die SBB ist in diesen Prozess einbezogen und wird ihre Unterhaltsstrategie auf die neuen Anforderungen ausrichten. Konkret werden die heutigen Massnahmen zur Bekämpfung von Neophyten (eingewanderten Problempflanzen), zur Förderung der Biodiversität und zum Erhalt geschützter Lebensräume (wie Trockenwiesen, Moore oder Amphibienlaichgebiete) angepasst werden müssen.

Ebenso wichtig ist es, dass Wildtiere und Amphibien die Möglichkeit bekommen, trotz Trennelementen wie Bahngleisen oder Autobahnen zu wandern und andere Lebensräume zu erreichen. Zum Beispiel quert das Bahntrasse zwischen Rapperswil und Aarau den Wildtierkorridor «Suret», der zu den wichtigsten des Mittellandes zählt. Weil zwei Unterführungen von den Tieren nicht als Durchgang benutzt werden, baut die SBB diese und ihre Umgebung bis 2013 für knapp CHF 7,5 Mio. tiergerecht aus.

Schutz vor Naturgefahren und Klimawandel.

Mit ihrer Naturgefahrenstrategie verfolgt die SBB den integralen Schutz vor den Naturgefahren und Auswirkungen des Klimawandels. 1170 der insgesamt rund 3100 Kilometer Streckennetz sind Naturrisiken ausgesetzt. Die Massnahmen im Bereich Natur und Naturrisiken kosten jährlich rund CHF 51 Mio. Dazu gehören Schutzbauten, aber auch die Pflege der Schutzwälder, Böschungen und Sicherheitsstreifen.

Die SBB setzt für die Naturgefahrenprävention auch elektronische Überwachungs- und Alarmanlagen ein. Diese haben sich beim Ereignis vom November in Gurnellen bewährt. Dank Georadar oder Satellitendaten entdecken Fachleute der SBB an besonders exponierten Stellen Geländeänderungen oder Felsverschiebungen und verfolgen diese aufmerksam. Diese innovativen Technologien zählen zusammen mit den Kontrollen

von SBB Mitarbeitenden 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.

Trotzdem können nicht alle Naturereignisse verhindert werden. Die Felsstürze im März, Juni und November in Gurtellen haben dies dramatisch vor Augen geführt und zwei Menschenleben gefordert. Tausende von Kubikmetern Fels lösten sich und sind zu Tal gestürzt. Die Sicherung des Felssturzgebiets erforderte Sprengungen und monatelange Arbeiten an Schutz-

massnahmen und hatte Verkehrsbehinderungen zur Folge. Der Felsen wird weiterhin intensiv beobachtet, und weitere Sicherungsarbeiten sind in Ausführung.

Schutz vor Lärm und Erschütterungen.

Seit dem Jahr 2000 läuft das Lärmschutzprogramm mit baulichen Massnahmen und technischen am Rollmaterial. Seine Umsetzung verläuft planmässig. Bis Ende 2012 sind im Rahmen des Programms auf dem SBB Netz insgesamt rund 200 Kilometer Lärmschutzwände erstellt worden. Zusammen mit der Rollmaterialsanierung konnten damit rund 140 000 Personen

Partnerschaften für die Umwelt.

Die SBB ermöglicht als nachhaltige Mobilitätsanbieterin ihren Kundinnen und Kunden, ihren Beitrag zum Klimaschutz auszubauen.

Durch die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene vermeidet zum Beispiel die Migros 3000 Lastwagenfahrten pro Jahr und spart 190 Tonnen CO₂ ein. Die SBB transportiert dabei die Kühlcontainer vom Migros-Verteilzentrum in Neuendorf SO nach Gossau SG, wo die Produkte mit dem Lastwagen nur noch die letzten Kilometer zu den Filialen zurücklegen.

Im April 2012 haben SBB Cargo und myclimate zum ersten Mal den «Prix éco» verliehen. Mit Holcim und Cartaseta wurden zwei Unternehmen ausgezeichnet, die besonders viel CO₂-Emissionen reduziert haben. Dank dem Transport auf der Schiene konnten 2011 zusammen über 8400 Tonnen CO₂ eingespart und über 341 000 Lastwagenfahrten vermieden werden.

Die Angebote Mobitool für Geschäftskunden und Umweltrechner für Privatkunden ermöglichen den Kunden, die ökologischen Auswirkungen ihres Mobilitätsverhaltens zu berechnen.

Zudem ermöglichte die SBB mit Transportpartnerschaften die umweltfreundliche Durchführung von Grossanlässen wie dem Swiss Olympic Gigathlon, dem Swiss Energy and Climate Summit oder dem Swiss Economic Forum. Beim Gigathlon wurden nur schon dank der An- und Abreise der Teilnehmenden mit der Bahn knapp 57 Tonnen CO₂ eingespart, was dem Verbrauch mehr als 24 000 Litern Benzin entspricht.

Weiter engagiert sich die SBB als Partnerin in der kombinierten Mobilität, zum Beispiel mit der Bikesharing-Partnerschaft Publibike und bei Mobility.

vor übermässigem Lärm geschützt werden. Rund 81 000 Personen werden bis 2015 mit Schallschutzfenstern abgeschirmt. Da der Kredit für die Lärmsanierung im laufenden Projekt nicht vollständig ausgeschöpft wird, führt das Bundesamt für Verkehr eine Revision des Bundesgesetzes durch, um die verfügbaren Mittel weiter für den Lärmschutz zu verwenden. Eine wichtige Massnahme sieht ein Verbot von lauten Güterwagen ab 2020 auf dem Schweizer Bahnnetz vor. Ausländische Bahnunternehmen sollen durch eine höhere Lärmabgabe motiviert werden, ihre lauten Güterwagen mit lärmarmen Technologie umzurüsten.

Um Erschütterungen zu reduzieren, testet die SBB in einem EU-Projekt auf einer stark befahrenen Strecke am Jurasüdfuss über 1000 Meter Länge verschiedene elastische Besohlungen unter den Bahnschwellen. Untersucht werden einerseits der Einfluss dieser Schwellenbesohlung auf das Gleis und andererseits die erschütterungsdämmende Wirkung. Erste Ergebnisse zeigen, dass die Materialien die erwünschte Wirkung zeigen.

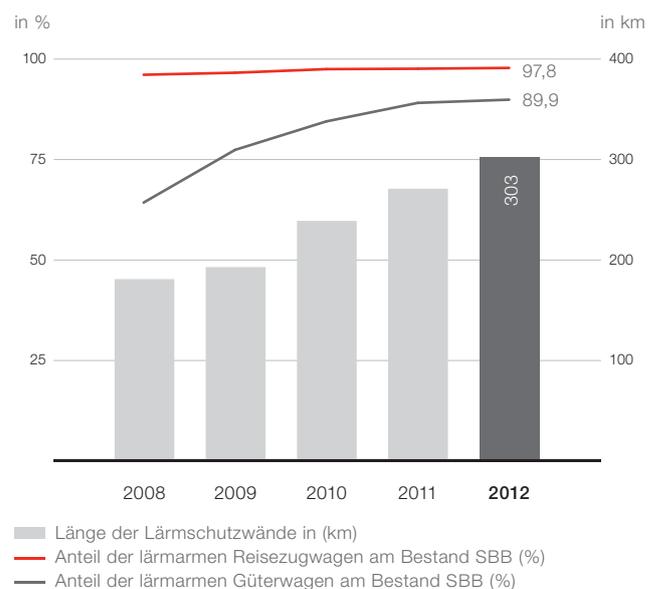
Abfall – ein umfangreiches Thema.

Der Abfall beschäftigt die Kundinnen und Kunden und die SBB gleichermaßen. 2012 sammelte die SBB 38 717 Tonnen Müll an Bahnhöfen und in Zügen. Viele umweltbewusste Kundinnen und Kunden wünschen nicht nur einen sauberen Zug, sondern möchten auch ihren Beitrag zum Umweltschutz leisten und den Abfall trennen. Um diesem Bedürfnis zu entsprechen und dem gesellschaftlichen Trend, den Abfall liegen zu lassen, entgegenzuwirken, hat die SBB 2012 zwei Anti-Littering-Kampagnen durchgeführt. In neun grossen Bahnhöfen wurden während der ersten Welle im März Abfallbehälter zum getrennten Sammeln von Papier, PET, Alu und Restmüll aufgestellt. Die Kampagne forderte die Kundinnen und Kunden zum Mitmachen auf. In einer zweiten Welle rüstete die SBB den Bahnhof Bern mit einem vorbildlichen Abfalltrennsystem und Aschenbecherständern aus und verstärkte die Kommunikation auf allen Ebenen.

Die SBB recycelt bereits heute 5910 Tonnen Altpapier, 174 Tonnen PET, 47 Tonnen Glas und 16 Tonnen Alu. Dank der Abfalltrennung im Bahnhof wird die Menge steigen, und weniger Wertstoffe gehen in die Kehrichtverbrennungsanlage. Die SBB sieht nach einem erfolgreichen Abschluss des Pilotprojekts in Bern vor, die Abfalltrennung flächendeckend einzuführen.

Recycling und umweltschonende Entsorgung sind der SBB ein Anliegen. Darum wurde ein konzernweites Entsorgungprojekt gestartet, das die Prozesse standardisieren, vereinfachen und die Entsorgungswege verkürzen soll. So steht das Entsorgungsteam zum Beispiel den Leitern von Bauprojekten beratend zur Seite, um die Ressourcen möglichst schonend einzusetzen

Lärmschutz.



und das Recycling und die umweltgerechte Entsorgung von Abfällen sicherzustellen.

Den Umweltvorteil weiter ausbauen.

Als grösstes Transportunternehmen der Schweiz ist sich die SBB ihrer Vorbildfunktion und ihrer Verantwortung gegenüber der Umwelt bewusst. Die Kundinnen und Kunden schätzen neben dem Verkehrsangebot die hohe Umweltverträglichkeit der Bahn. Die SBB wird deshalb auch in Zukunft alles daran setzen, ihre Umweltleistung im ganzen Unternehmen weiter zu verbessern. Dazu will sie ihre Nachhaltigkeitsstrategie überarbeiten und zusätzlich ihr Engagement bezüglich der gesellschaftlichen Verantwortung noch verstärken.

Für die Mitarbeitenden. Attraktiv auch auf dem Arbeitsmarkt.

Geburtenschwache Jahrgänge, Mangel an Fachkräften – die Situation auf dem Arbeitsmarkt verschärft sich. Die SBB reagiert darauf, indem sie beim Personalmarketing über neue Kanäle wichtige Zielgruppen erschliesst, die Aus- und Weiterbildungen strategischer ausrichtet und zeitgemässe Arbeitsmodelle und -plätze anbietet. So zieht sie gut qualifizierte Mitarbeitende an und unterstützt diese dabei, bei der SBB weiterzukommen. Dies gelingt ihr je länger, desto besser. Es zeigt sich daran, dass ihr Personal zufriedener, engagierter und stärker mit dem Unternehmen verbunden ist als vor zwei Jahren.

Drei Punkte sind der SBB im Bereich Human Resources besonders wichtig: erstens kompetente Führungskräfte zu gewinnen und zu entwickeln, um die zukünftigen Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen. Zweitens in allen Bereichen auf engagierte und mit dem Unternehmen verbundene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählen und ihre Kräfte mobilisieren zu können. Und drittens einen Platz unter den zehn attraktivsten Arbeitgeberinnen der Schweiz einzunehmen und zu halten. So will die SBB ihren Unternehmenswert erhöhen.

Als fortschrittliche und sozialverantwortliche Arbeitgeberin achtet die SBB darauf, dass ihre Mitarbeitenden gesund und leistungsfähig bleiben und den steigenden Anforderungen gewachsen sind. Deren Entwicklung fördert die SBB mit einem breit angelegten Aus- und Weiterbildungsprogramm. Hinzu kommen spezielle Programme wie Mentoring für Frauen, Talent- und Trainee-Programme. Der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) sichert den Mitarbeitenden Chancengleichheit und bietet fortschrittliche Anstellungsbedingungen mit attraktiven Leistungen. Der SBB ermöglicht er, Produktivitätsfortschritte zu erzielen und so im Wettbewerb zu bestehen.

29 240 Mitarbeitende aus 93 Nationen.

2012 arbeiteten 29 240 Mitarbeitende in den Divisionen, Konzernbereichen und Tochtergesellschaften. Im Vergleich zum Vorjahr stellten sowohl die SBB selbst (+1,9 Prozent) als auch ihre Tochtergesellschaften (+6,0 Prozent) mehr Personal ein. In der Division Personenverkehr (+1,0 Prozent) stieg der Personalbestand wegen der Doppelbesetzung der Fernverkehrszüge und der Verkehrszunahme vor allem in den Bereichen Verkehrsmanagement und Operating. Bei der Infrastruktur (+3,9 Prozent) kamen neue Stellen in den Bereichen Instandhaltung und Projekte sowie bei der Tochtergesellschaft Securitrans hinzu. Grund dafür war das gestiegene Investitions- und Auftragsvolumen. Auch in den Konzernbereichen (+23,2 Prozent, 290 Mitarbeitende) und der Division Immobilien (+2,1 Prozent) stieg der Personalbestand an. In den Konzernbereichen nahm er vor allem darum zu, weil Stellen in den Bereichen Informatik und Finanzen von den Divisionen zum Konzern verlagert wurden. Die Division Immobilien rekrutierte mehr Personal in den Bereichen Bewirtschaftung, Immobilienrecht sowie Qualität und Sicherheit. Bei SBB Cargo nahm der Personalbestand im Zuge einer mehrere Jahre dauernden Sanierung nochmals um 4,2 Prozent ab. Zukünftig ist der Personalbestand der SBB leicht rückläufig; vor allem in den Konzernbereichen wird er infolge eines Programms zur Senkung der Struktur- und Verwaltungskosten abnehmen.

Bis 2017 verlässt rund ein Drittel aller Mitarbeitenden das Unternehmen aus Altersgründen. Qualifizierter Nachwuchs und gut ausgebildete Fachkräfte bleiben bei der SBB deshalb gefragt: vor allem in den Bahn-, Ingenieur- und Informatikberufen sowie bei den mechanischen oder elektronischen Handwerksleuten und beim Büropersonal. In diesen Funktionen sucht die SBB Personal.

2012 arbeiteten Menschen aus 93 Nationen bei der SBB. Das Durchschnittsalter lag per Ende Jahr bei 43,9 Jahren (2011: 43,7 Jahre). 15,8 Prozent der Mitarbeitenden sind Frauen, was einer Zunahme von 0,7 Prozentpunkten entspricht. Im Kader ist der Frauenanteil von 8,8 Prozent auf 10,2 Prozent gestiegen. Im Topkader erhöhte er sich von 15,1 Prozent auf 17,0 Prozent und im Basiskader von 6,3 Prozent auf 9,6 Prozent. Im mittleren Kader sind die Frauen mit 10,4 Prozent weniger vertreten als im Vorjahr (12,3 Prozent). Das Engagement, gut qualifizierte Frauen für Kaderpositionen und Fachkarrieren zu gewinnen, zeigt Wirkung.

10,3 Prozent der Männer und 50,5 Prozent der Frauen arbeiten bei der SBB Teilzeit. Im Vorjahr waren es 9,8 Prozent der Männer und 51,0 Prozent der Frauen. Immer mehr Stellen schreibt die SBB im Pensum zwischen 80 bis 100 Prozent aus. Sie ermöglicht qualifizierten Bewerbenden somit eine flexiblere Lebensgestaltung. In den Ausbildungen trägt sie dem Bedürfnis nach Teilzeit ebenfalls Rechnung: Seit Oktober 2011 bildet sie in Zürich Lokführerinnen und Lokführer in Teilzeitklassen aus, seit dem Herbst 2012 auch in der Westschweiz. Im August 2013 startet eine Teilzeitausbildung für Reisezugbegleiterinnen und Reisezugbegleiter in Olten. Sie dauert mit 18 Monaten zwar ein halbes Jahr länger als die einjährige Vollzeitausbildung, nimmt aber nur 60 Prozent in Anspruch. So kommt die SBB dem wachsenden Bedürfnis nach Familienleben, Nebenarbeiten oder intensiven Hobbys nach.

Nachhaltige und sozialverantwortliche Personalpolitik.

Der Nachwuchs liegt der SBB besonders am Herzen. Im vergangenen Jahr beschäftigte der Ausbildungsverbund login für sie 1337 Lernende in acht Berufsfeldern; Kaufleute (707), Technik (252), Gleisbau (120), Logistik (147), Gebäudereinigung (60) und Informatik (32) sowie in Einzelberufen (20). 782 Berufsbildnerinnen und Berufsbildner betreuten die Lernenden an ihren Lehrplätzen. Mit Erfolg: 97 Prozent der Lernenden haben ihren Abschluss bestanden. In Zukunft will die SBB mehr von ihnen für eine Laufbahn im Unternehmen gewinnen. Zurzeit steigen

56 Prozent nach Lehrabschluss bei der SBB ein, in Zukunft sollen es 70 Prozent sein.

Nachwuchskräften bietet die SBB interessante Perspektiven: Beim Grossunternehmen erhalten die Lernenden Einblick in diverse Bereiche, in den beliebten Junior Business Teams wird ihnen rasch Verantwortung übertragen. Zudem haben sie gute Anschlussmöglichkeiten nach der Lehre, sind die Chancen auf eine Festanstellung doch in vielen Bereichen sehr hoch. Das Programm «Jobin» bietet Lehrabgängern zudem befristete Praktikumsstellen, wenn sie unmittelbar nach der Ausbildung noch keine Stelle gefunden haben. So erhalten engagierte Lernende die Chance, sich auf Stellen zu bewerben, die während der Praktikumszeit frei werden.

Ein Lohnvergleich im ersten Halbjahr hat gezeigt, dass auch die Löhne der SBB im Arbeitsmarkt konkurrenzfähig sind. Zudem profitieren die Mitarbeitenden von attraktiven Nebenleistungen wie zum Beispiel Fahrvergünstigungen mit dem öffentlichen Verkehr. 2011 hat die SBB ein neues Lohnsystem eingeführt, nach dem der Lohn für jede Funktion anforderungsgerecht und geschlechtsneutral festgelegt wird. Seit Herbst 2012 nimmt die SBB darüber hinaus am Lohngleichheitsdialog teil, einem Projekt der Sozialpartner und des Bundes. Sie überprüft dabei, ob ihre Löhne dem Grundsatz der Lohngleichheit entsprechen.

2012 hat die SBB ihre Lohnsumme um 1 Prozent angehoben und die zusätzlichen Mittel je zur Hälfte für individuelle und generelle Lohnerhöhungen eingesetzt. Weitere 0,25 Prozent

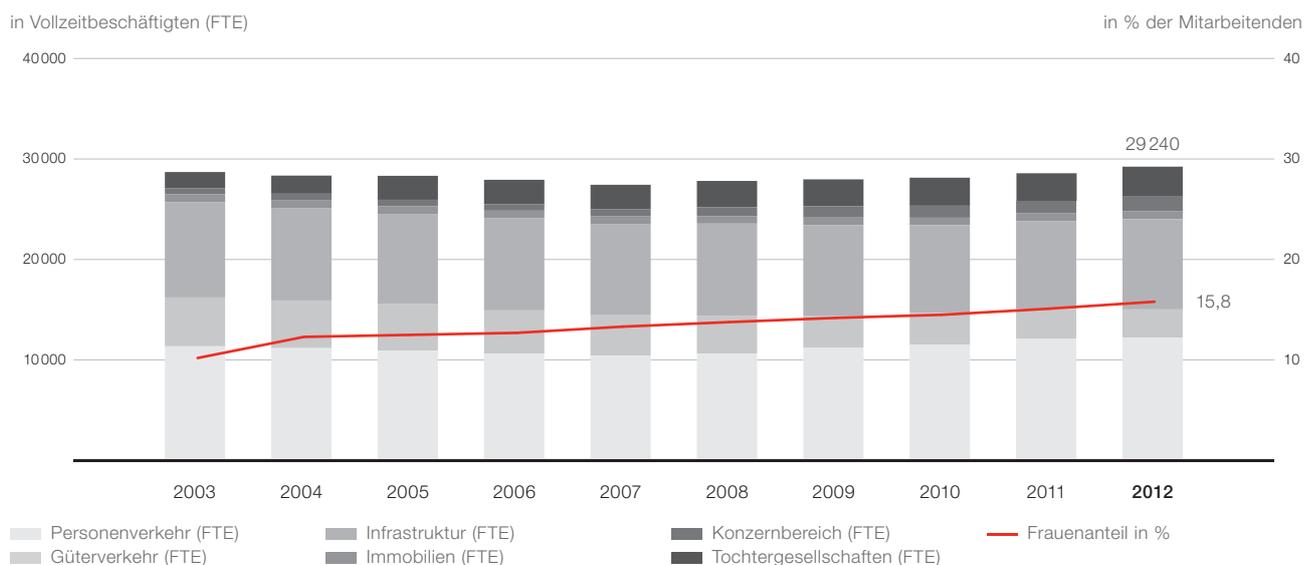
Die SBB richtet ihre Bildungsaktivitäten strategischer aus.

Die SBB passt ihr Ausbildungsmodell an und richtet ihre Bildungsaktivitäten enger am künftigen Bedarf aus. Unternehmensintern steuert und begleitet eine neue zentrale Bildungseinheit alle Ausbildungen enger – von den Lehren über fachliche Weiterbildungen bis hin zur Kaderentwicklung.

Die neue Einheit entwickelt Bildungsprodukte gemeinsam mit den Divisionen, Konzernbereichen und dem Ausbildungsverbund login. Sie setzt einheitliche Standards um und stellt zusammen mit den Ansprechpartnern sicher, dass die Ausbildungen den Anforderungen des Arbeitsmarkts und dem Bedarf der SBB entsprechen. Von login übernimmt die SBB bis 2015 die Zweitausbildungen für Lokführende, Rangierbegleiterinnen und Rangierbegleiter und Zugsverkehrsleitende. Der Ausbildungsverbund konzentriert sich fortan auf die Lehren im Öffentlichen Verkehr und den Lehrgang «Fachleute öV».

login selbst soll in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden, welche die SBB als Mehrheitsaktionärin direkt führt. Geplant ist, den Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Verkehrsunternehmen mit den meisten Lernenden daran zu beteiligen. Nach der SBB sind dies die RhB, die BLS und Swiss/Swissport. Eine AG erlaubt es der SBB und den anderen beteiligten Unternehmen, ihren Ausbildungsbedarf klar in Auftrag zu geben und transparent zu steuern. Alle heutigen Mitglieder können die bestehenden Angebote weiterhin als Kunden nutzen. Das neue Bildungs-Geschäftsmodell führt die SBB mit Rücksicht auf laufende Ausbildungen schrittweise ein.

Mitarbeitende.



zahlte sie einmalig für ausserordentliche Leistungen aus. Weil die SBB zudem ihre Sparbeiträge in die Pensionskasse ab Oktober 2012 um 2 Prozent erhöhte, haben sich die Sozialpartner darauf geeinigt, 2013 auf generelle Lohnerhöhungen zu verzichten.

Für die Lohnrunde 2013 wird die SBB Mittel für individuelle Lohnmassnahmen im Umfang von insgesamt 0,75 Prozent der Lohnsumme bereitstellen: 0,5 Prozent für die individuelle Lohnentwicklung und weitere 0,25 Prozent, um gute Leistungen der Mitarbeitenden zu honorieren.

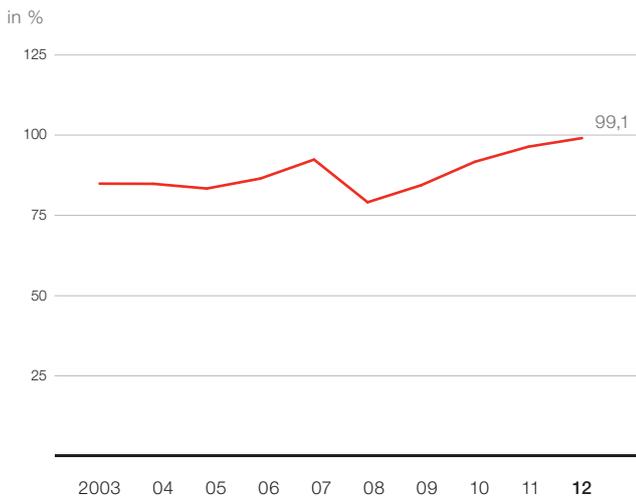
Dass die SBB auf dem Arbeitsmarkt attraktiv ist, zeigen neben der Zahl und Qualität der Bewerbungen verschiedene Rankings. So hat das Beratungsunternehmen Universum in der Schweiz von November 2011 bis März 2012 über 9000 Studierende nach den attraktivsten Unternehmen für Hochschulabsolventen gefragt. Bei angehenden Ingenieurinnen und Ingenieuren liegt die SBB mit Rang 6 auf einem Spitzenplatz. Dass sie bei dieser heftig umworbenen Berufsgruppe ihren Rang in den Top 10 verteidigen konnte, ist ein Erfolg. Bei den IT-Berufen und Naturwissenschaften ist sie mit den Rängen 18 und 20 in den Top 20 und bei den Wirtschaftswissenschaften mit Rang 26 in den Top 30 klassiert. Bei Letzteren hat die SBB allerdings vier Plätze und bei den IT-Berufen acht Plätze eingebüsst.

Bei BWL-Studierenden, welche das Unternehmen nicht nur attraktiv finden, sondern sich auch bei ihm bewerben wollen, hat die SBB elf Plätze gewonnen und liegt neu an 23. Stelle. Dies ist ein Verdienst des gezielten Hochschulmarketings der SBB, aber auch der Hochschulpraktika und Trainee-Programme. 24 Trainees sind im letzten Jahr bei der SBB eingestiegen – so viele wie noch nie. Doch die SBB richtet ihren Fokus nicht nur auf die Universitäten. Parallel zu den Umfragen unter Studierenden erhebt das Unternehmen, wie attraktiv es für Berufsleute ist.

Hin zu neuen Arbeitswelten.

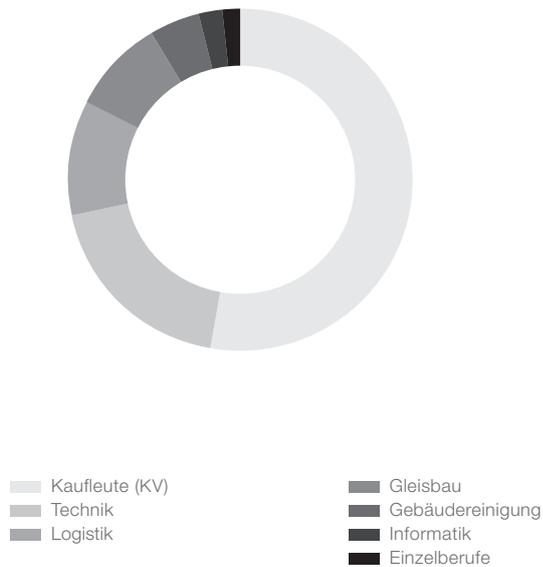
Nur noch 7 Prozent der Stellen besetzt die SBB über ein Printinserat. Ein exzellenter Arbeitgeberauftritt im Internet ist darum wichtig. Seit vergangenem Oktober ist die SBB auf Facebook mit einer offiziellen Karriereseite präsent. Sie ist eine der ersten Schweizer Grossfirmen mit einem solchen Auftritt. Unter dem Suchbegriff «SBB Jobs Facebook» können Nutzerinnen und Nutzer direkt und interaktiv mit der Arbeitgeberin SBB in Kontakt treten. Sie erhalten einen authentischen Einblick in den Arbeitsalltag von Mitarbeitenden und Tipps für die erfolgreiche Bewerbung. Auch Informationen zu Einstiegsmöglichkeiten bei der SBB sind auf der zweisprachigen Seite zu finden.

Deckungsgrad Pensionskasse SBB.



Lehrberufe bei der SBB.

Anteile am Total von 1337 Lernenden im Jahresmittel 2012



Die etablierten Kanäle im Personalmarketing bleiben wichtig. So ist die SBB weiterhin an den für sie bedeutendsten Rekrutierungsevents im In- und Ausland präsent. Über Kampagnen steigert sie zudem gezielt ihre Bekanntheit auf dem

Die Mitarbeitenden der SBB sind klar zufriedener als vor zwei Jahren.

Arbeitsmarkt. So trat sie ab Ende August mit Werbung bewusst stärker als Lehrbetrieb auf und begleitete die neue login-Dachkampagne mit eigenen Plakaten. Auch IT-Fachleute rekrutierte sie erfolgreich über eine eigene Kampagne.

Auch in gefragten SBB Berufen verlässt sich das Unternehmen nicht alleine auf den Arbeitsmarkt. Es plant stattdessen voraus. Sieben Jahre dauert es zum Beispiel, bis ein Lehrabgänger sich mit begleitendem Studium zum Ingenieur weiterbildet. Die SBB benötigt in den nächsten fünf Jahren jährlich mehr als 100 weitere Ingenieure. Darum arbeitet sie in diesem

Bereich mit den Hochschulen zusammen: Im Oktober 2012 startete die berufsbegleitende Ausbildung «CAS Eisenbahntechnik – Vertiefung Fahrbahn» an der Fachhochschule Fribourg.

Auch wenn dies nicht für alle Funktionen zutrifft: Etwa 2000 bis 3000 Mitarbeitende der SBB sind nicht an einen festen Standort gebunden und können schon heute relativ flexibel wählen, wo sie an bestimmten Tagen oder zu gewissen Zeiten arbeiten wollen – in Absprache mit ihren Führungskräften zum Beispiel auch zu Hause oder unterwegs. Die SBB folgt damit einem Trend in Gesellschaft und Arbeitsmarkt und trägt zu mehr Lebensqualität und einer geringeren CO₂-Belastung bei. Dazu stattet sie ihre Mitarbeitenden mit modernen IT-Arbeitsmitteln wie Smartphones, Notebooks und teilweise auch iPads aus. So können diese mobil auf das gesamte Unternehmensnetzwerk zugreifen. Bis Ende 2014 sollen alle Mitarbeitenden digital mit der SBB verbunden sein. Auch bisher computerlose Mitarbeitende im Bauaussendienst oder in Unterhaltswerkstätten erhalten einen einfachen, ortsunabhängigen Zugang zu Internet, Intranet und E-Mail.

Bei den Bürogebäuden bricht für die SBB ebenfalls ein neues Zeitalter an. Mehrere tausend Mitarbeitende, die heute auf über ein Dutzend verschiedene Standorte verteilt sind, ziehen bis 2014 in neue Grossgebäude in Bern Wankdorf, Zürich

Altstetten, Olten und Lausanne ein. Diese erhöhen die Qualität der Arbeitsplätze und verbessern die Effizienz der Gebäude.

Zufriedener und mit der SBB verbunden.

Die Anstrengungen, eine attraktive Arbeitgeberin zu sein, zahlen sich aus. Das zeigen nicht nur Rankings externer Institute, sondern auch die Personalumfragewerte der SBB. Der Wert, der das Engagement und die Verbundenheit des Personals mit der SBB misst (Commitment), ist von 72 auf 75 Punkte angestiegen.

—
Die Pensionskasse steht deutlich besser da als noch vor kurzer Zeit. Bis zur nachhaltigen Gesundung dürfte es allerdings noch einige Jahre dauern.
—

Diese Zahl sagt auf einer Skala von 100 Punkten aus, wie gerne die Mitarbeitenden sich für die SBB engagieren, ob sie die SBB wieder als Arbeitgeberin wählen würden und ob sie stolz sind, bei der SBB zu arbeiten. Noch deutlicher erhöht hat sich die Überzeugung, mit der eigenen Arbeit zur Erreichung der Konzernziele beizutragen: Der entsprechende Wert stieg von 75 auf 81 Punkte.

Die Mitarbeitenden der SBB sind auch klar zufriedener als vor zwei Jahren. Insgesamt stieg die Personalzufriedenheit um 4 auf 62 von 100 Punkten. In den Konzernbereichen sowie den Divisionen Immobilien und Infrastruktur sind die Mitarbeitenden wieder ähnlich zufrieden wie im langjährigen Mittel. Beim Personenverkehr liegt der Wert merklich über dem langjährigen Schnitt. Bei SBB Cargo, das sich in einer schwierigen Sanierungsphase befindet, ist der Wert gesunken und liegt leicht unter dem Durchschnitt der letzten Jahre.

Deutlich verbessert hat sich zudem das Vertrauen in die Konzernleitung sowie in die Leitungen der Divisionen und Konzernbereiche. Der deutliche Rückgang im Jahr 2010 (–8) ist wieder wettgemacht. Die Mitarbeitenden haben mit 51 Punkten wieder gleich viel Vertrauen in die Konzernleitung wie im Jahr 2006. Auch den Führungsgremien der Divisionen und der Konzernbereiche vertrauen die Mitarbeitenden mehr als vor zwei

Jahren. Diese Resultate stimmen zuversichtlich und ermutigen, den eingeschlagenen Kurs weiterzuführen.

19 489 Mitarbeitende oder 74 Prozent aller Befragten haben die Personalumfrage ausgefüllt. Dies ist ein Rekordwert für die SBB. Das Unternehmen befragt jedes zweite Jahr alle Mitarbeitenden. Im nächsten Jahr führt die SBB wieder drei Stimmungsbarometer mit je 1000 Mitarbeitenden durch. Zudem befragt sie erstmals alle Führungskräfte separat, um Erkenntnisse aus der diesjährigen Personalumfrage zu vertiefen.

Innovativ, gesund und arbeitsmarktfähig.

Die Mitarbeitenden der SBB sind nicht nur zufriedener und engagierter als bisher, sondern auch innovativer. Das konnten sie 2012 unter Beweis stellen: Gleich neun Teams hat die SBB einen «Prix SBB» verliehen. Die eingereichten Verbesserungen ermöglichen es, sicherer, produktiver oder mit höherer Qualität zu arbeiten. Noch wurden die neun Preisträger intern nominiert; für den Prix SBB 2013 hingegen bewerben sich Teams und Mitarbeitende neu selbst. Eine Jury bewertet alle Ideen, die sich positiv auf eines oder mehrere der neun Konzernziele auswirken – zum Beispiel Sicherheit, Finanzen, Kundenzufriedenheit oder ökologische Nachhaltigkeit.

Um Verbesserungen verbindlich umzusetzen, hat die SBB eine interne «Eskalations-Hotline» eingerichtet. Sie steht Mitarbeitenden zur Verfügung, wenn wesentliche Mängel nicht angepackt werden und ihre Führungskraft oder sie selbst nicht wissen, an wen sie sich wenden können. Die Hotline ist beim zentralen Qualitätsmanagement angesiedelt. Sie steht mit allen Qualitätsstellen der SBB in Kontakt und verspricht eine erste Antwort innert einer Woche. Bedingung ist, dass Mitarbeitende und Führungskräfte Lösungen zuerst nahe an der Quelle suchen und bestehende Kanäle nutzen.

Die SBB engagiert sich für Gesundheit und Wohlbefinden der Mitarbeitenden während ihrer ganzen Laufbahn und nimmt dazu sowohl die Führungskräfte als auch die Mitarbeitenden in die Pflicht. 2012 wurden 1214 Mitarbeitende mit langen unfall- oder krankheitsbedingten Abwesenheiten betreut. 48 Prozent von ihnen konnten wieder in ihre angestammte Funktion zurückgeführt werden, 16 Prozent fanden intern oder extern eine neue Tätigkeit, teils mit Umschulungen. Die Reintegrationsquote stieg damit auf 64 Prozent (Vorjahr: 65 Prozent).

Darüber hinaus ist die SBB in der Gesundheitsprävention aktiv: Sie setzt sich für gesundheitsfördernde Arbeitsbedingungen ein und trägt dazu bei, dass ihre Mitarbeitenden sich gesund ernähren und genügend bewegen. Auch um das psychische

Wohl ihrer Mitarbeitenden kümmert sich die SBB – beispielsweise nach traumatischen Erlebnissen wie Personenunfällen.

Mit allen Massnahmen der Gesundheitsstrategie entlastet die SBB den Personalaufwand jährlich um etwa 1 bis 2 Prozent. In dieser Berechnung sind neben vermiedenen Kosten durch Krankheit und Unfall weitere positive Auswirkungen eingerechnet, z. B. weniger Produktivitätsverluste oder geringere Kosten für Rekrutierungen und Stellvertretungen. Das heisst: Betriebliches Gesundheitsmanagement lohnt sich für die SBB – menschlich und finanziell.

Die Sozialberatung begleitet Mitarbeitende bei Sorgen im Beruf (z. B. Konflikte, Mobbing) oder bei Problemen in der Familie wie Trennung und Scheidung. Bei finanziellen Belastungen bietet die SBB ihren Mitarbeitenden über die Stiftung Personalfonds Unterstützung, zum Beispiel in Form von Darlehen, an.

Bei beruflichen Veränderungen lässt die SBB ihre Mitarbeitenden nicht im Stich. Wenn sie ihre Stelle aufgrund eines Restrukturierungsprojekts verlieren, unterstützt sie das Unternehmen gemäss GAV bei der beruflichen Neuorientierung. Bei grösseren Restrukturierungsprojekten richtet die SBB eine

«Jobbörse» ein, um Mitarbeitende, wo möglich, intern weiterzuvermitteln.

Über 50-jährige Mitarbeitende, die ihre frühere Tätigkeit bei der SBB aus medizinischen Gründen nicht mehr ausüben können, finden bei «Anyway-Solutions» eine Alternative. In der Deutsch- und Westschweiz sowie im Tessin stellen die 75 Mitarbeitenden Eigenprodukte wie Taschen her, warten Stellwerkrelais, reinigen Berufskleider oder Gebäude und entsorgen alte Elektronikgeräte fachgerecht.

Weichenstellungen bei der Pensionskasse.

Für die Pensionskasse SBB (PK SBB) verlief das Jahr insgesamt erfreulich. Die Anlagerenditen lagen deutlich über den Vorjahren. Gleichzeitig stellte sich die PK SBB mit einer Reduktion von technischem Zins und Umwandlungssatz auf die nachhaltig veränderten Rahmenbedingungen ein und stärkte so die Kasse für die künftigen Herausforderungen. Aufgrund des weltweit anhaltend tiefen Zinsniveaus zeichnet es sich aber ab, dass der technische Zins in den kommenden Jahren erneut angepasst werden muss.

Die SBB und ihre Führungskräfte weiterentwickeln.

«Top SBB» ist der Name eines Programms, mit dem die SBB ihre Führungskräfte stärkt und dem Unternehmen den Weg auf 2016 hin weist.

«Top SBB I» wurde seit 2010 in Form von Workshops stufenweise über die ganze SBB ausgerollt. Alle 3000 Führungskräfte haben es bis im Juni 2012 durchlaufen. Sie haben sich mit den aktuellen Herausforderungen und dem eingeschlagenen Weg des Unternehmens auseinandergesetzt, sich mit den Konzernzielen vertraut gemacht und an den Führungsgrundsätzen gearbeitet.

Nun wird das Programm fortgesetzt. «Top SBB II» behandelt die Themen Führung, Unternehmenswerte und Entwicklung der SBB bis 2016 sowie neue Kommunikations- und Arbeitsmedien. Daraus ergibt sich das Leitbild für die gesamte SBB. Das Programm spricht alle Mitarbeitenden an und bindet sie von Beginn weg ein.

Namentlich die gute Rendite der Anlagegelder ermöglichte 2012 eine positive Entwicklung. Mit 7,44 Prozent lagen die Anlageerträge deutlich über den Vorjahren. Insbesondere die Anlagen in Aktien und Immobilien trugen wesentlich zu dem guten Resultat bei. Aber auch die Obligationen leisteten aufgrund der weiter fallenden Zinsen einen erheblichen positiven Beitrag.

Dank den seit Jahren laufenden vielfältigen Sanierungsanstrengungen und dank den guten Anlageerträgen 2012 steht die PK SBB heute deutlich besser da als noch vor kurzer Zeit. Bis zur angestrebten nachhaltigen Gesundung der Pensionskasse dürfte es allerdings noch einige Jahre dauern. Deshalb werden auch in den kommenden Jahren die Sanierungsbemühungen weiterhin unerlässlich sein. Dies gilt umso mehr, als angesichts der anhaltenden Verunsicherung an den internationalen Kapitalmärkten nicht angenommen werden darf, dass sich die im Berichtsjahr erzielten erfreulichen Anlagerenditen in den kommenden Jahren wiederholen werden.

Die PK SBB steht heute auch insofern besser da, als in den letzten Monaten wichtige Weichenstellungen für die Zukunft der Kasse erfolgt sind. Neben Börsen und Währungsmärkten beeinflussen auch Veränderungen bei der durchschnittlichen Lebenserwartung und bei den langfristigen Zinsen die Zukunftsfähigkeit von Pensionskassen massiv. Einerseits nimmt die Langlebigkeit in der Schweiz und damit auch die Bezugsdauer für Pensionskassenrenten seit Jahren stetig zu. Andererseits sinken die langfristigen Zinsen immer noch tiefer und bewegen sich Richtung Nullpunkt, sodass mit solchen Anlagen alleine die nötigen Renditen seit Längerem nicht zu erreichen sind.

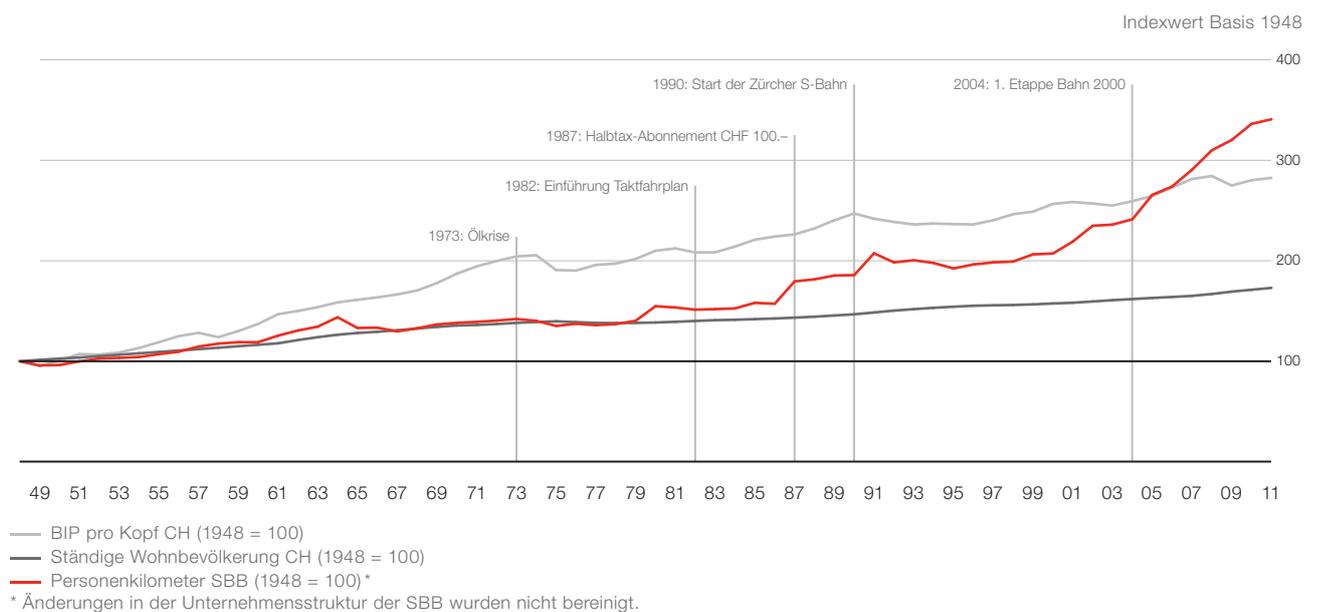
Diesen beiden Entwicklungen hat die PK SBB im Berichtsjahr Rechnung getragen und die Berechnungsgrundlagen angepasst. Per 1. Oktober 2012 wurde der technische Zins von 3,5 auf 3 Prozent gesenkt und der Umwandlungssatz auf 5,848 Prozent reduziert. Damit ist die Kasse für die sich abzeichnenden Herausforderungen deutlich besser gewappnet. Die für die Versicherten mit diesen Anpassungen verbundenen Leistungskürzungen milderte sie mit einer einmaligen Altersgutschrift für die aktiven Versicherten. Gleichzeitig erhöhte die SBB ihre Sparbeiträge als Arbeitgeberin zugunsten der Versicherten per 1. Oktober 2012 um 2 Prozentpunkte.

Allerdings führt das anhaltend tiefe Zinsniveau dazu, dass der Stiftungsrat der PK SBB den technischen Zins abermals wird überprüfen müssen. Aus diesem Grund wurde bereits im Berichtsjahr eine erste Rückstellung für einen solchen Schritt gebildet. Damit können die Kosten einer allfälligen erneuten Anpassung des technischen Zinses über mehrere Jahre gestaffelt und die negativen Folgen für die Versicherten spürbar abgefedert werden. Trotz dieser neu gebildeten Rückstellung hat sich der Deckungsgrad im Berichtsjahr von 96,4 auf 99,1 Prozent verbessert.

Für die Schweiz. Zugkraft für die Wirtschaft.

Die SBB trägt mehrfach zum Erfolg der schweizerischen Volkswirtschaft bei. Mit ihrem leistungsfähigen, dichten Schienennetz und ihren ausgebauten Transportleistungen macht sie Personen und Güter in hohem Mass mobil. Industrie, Handel und Tourismus sind Nutzniesser. Die SBB ist aber auch viertgrösste Arbeitgeberin in der Schweiz und eine wichtige Auftraggeberin. 2012 gingen Aufträge in der Höhe von CHF 4,7 Mia. an Dritte. Eine verantwortungsvolle Einkaufspolitik ist kennzeichnend für ein Unternehmen, das sich der umfassenden Nachhaltigkeit verpflichtet hat.

Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft und Personenverkehrsleistung der SBB seit 1948.



Ihre hohe Lebens- und Standortqualität sichert der Schweiz und ihren städtischen Zentren in internationalen Vergleichen regelmässig Spitzenplätze. Zum vierten Mal in Folge hat das World Economic Forum (WEF) die Schweiz im Berichtsjahr zum «wettbewerbsfähigsten Land» der Welt erkoren. Im «Global Competitiveness Index 2012–2013» erhielt sie sowohl bei der Qualität der Infrastrukturen insgesamt als auch bei der Bahninfrastruktur die Bestnote. Auf dem Spitzenplatz bei der Bahninfrastruktur rangiert sie vor Japan und Hongkong. Die SBB als Infrastrukturbetreiberin freut sich, erneut zu diesen guten Resultaten beigetragen zu haben.

Die Schweizer Wirtschaft zählt auf eine leistungsfähige und erfolgreiche SBB – für den Gütertransport wie für den Personenverkehr. Seit je ist ihr wirtschaftlicher Erfolg mit der Entwicklung der Eisenbahn verknüpft. Die Bahn hat in ihrer 165-jährigen Geschichte das Land über seine geografischen und sprachlichen Grenzen hinweg zusammengebracht. Eine moderne, arbeitsteilige Wirtschaft ist darauf angewiesen, dass Güter und Mitarbeitende zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind. Der im Berichtsjahr veröffentlichte Mikrozensus Verkehr des Bundesamts für Statistik belegt die Rolle der Bahn in der mobilen Gesellschaft: Allein zwischen 2005 und 2010 hat die Bahnenutzung, gemessen an der Zahl der zurückgelegten Kilometer pro Einwohnerin und Einwohner, um rund 27 Prozent zuge-

nommen. Nach einer vorübergehenden Stabilisierung zwischen 2000 und 2005 hat sich der längerfristige Trend zu längeren Tagesdistanzen wieder fortgesetzt. Die durchschnittliche Distanz erhöhte sich innert fünf Jahren von 35,2 auf 36,7 Kilometer. Diese Zunahme fand praktisch vollständig im Öffentlichen Verkehr statt; der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr legten nur unwesentlich zu.

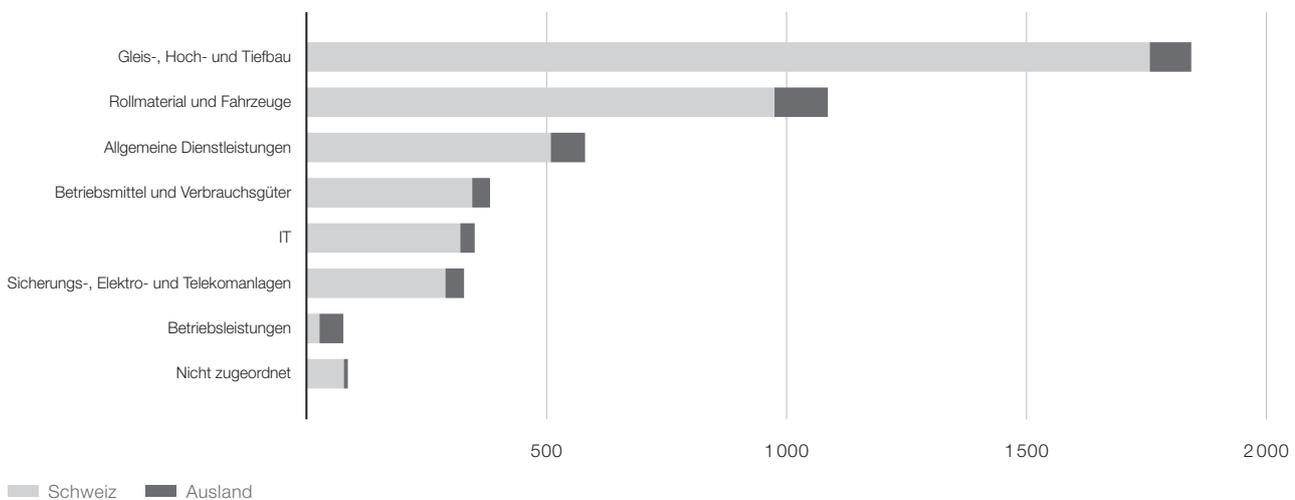
Fair und verantwortungsvoll einkaufen.

Auch als Auftraggeberin ist die SBB ein wichtiger Pfeiler der Schweizer Volkswirtschaft. 2012 vergab sie Aufträge in der Höhe von CHF 4,7 Mia. an Dritte. 91 Prozent davon gingen an Unternehmen in der Schweiz. Insgesamt 15 720 Lieferanten führten im letzten Jahr Aufträge für die SBB aus. 93 Prozent dieser Lieferanten hatten ihren Geschäftssitz in der Schweiz. Dabei kamen längst nicht nur Grossfirmen zum Zug: Die grosse Zahl der Lieferanten zeigt, dass die SBB auch für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) eine wichtige Auftraggeberin ist.

Die Qualität der Zulieferer ist eine Voraussetzung für den Erfolg der SBB. Deshalb legt die SBB grossen Wert auf die Beziehung zu ihren Lieferanten. Sie erwartet von ihnen, dass sie frühzeitig auf allfällige Probleme aufmerksam machen und von sich aus gute Lösungen entwickeln und präsentieren. Im

Die SBB als Auftraggeberin.

Einkaufsvolumen 2012 in Mio. CHF



Gegenzug bietet sie langfristig angelegte Partnerschaften, die den Lieferfirmen Planungssicherheit verschaffen und Verlässlichkeit garantieren.

Einkaufspolitik und Beschaffungsgrundsätze bilden Teil einer verantwortungsvollen Unternehmenspolitik. Die SBB folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungsrechts (BoeB/VoeB). Sie behandelt alle Anbieter und Lieferanten gleich und sorgt für faire Verfahren. Soweit die SBB dem Beschaffungsrecht unterstellt ist, schreibt sie Aufträge über den gesetzlichen Schwellenwerten öffentlich aus. Die Aufträge vergibt sie transparent und nachvollziehbar im Rahmen strukturierter Evaluationsprozesse. Oberstes Vergabekriterium ist die Gesamtwirtschaftlichkeit des Angebots.

2012 hat die SBB weitere Schritte getan, ihre Einkaufs- und Beschaffungspolitik noch nachhaltiger auszugestalten. So sind in den Beschaffungsstrategien für die einzelnen Produktgruppen neben den wirtschaftlichen vermehrt auch soziale und ökologische Kriterien verankert worden. Zusätzlich hat der Konzern-einkauf eine grössere Zahl umfassender Lieferantenaudits zu Qualität, Umweltschutz und Arbeitssicherheit durchgeführt. Dieser Weg wird im laufenden Jahr weiterverfolgt.

Die Lieferanten verpflichten sich beispielsweise, die geltenden Arbeitsschutzbestimmungen und die Lohngleichbehandlung einzuhalten. Werden Leistungen im Ausland erbracht, verlangt

die SBB von ihren Lieferanten und deren Unterlieferanten die Einhaltung internationaler Übereinkommen und Standards, die beispielsweise Kinderarbeit und Zwangsarbeit ausschliessen. In den Lieferantenverträgen ist die Korruptionsprävention enthalten. Korruption ist auch Gegenstand von Prüfungen der internen Revision der SBB.

Als viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz leistet die SBB einen weiteren wichtigen Beitrag an die Volkswirtschaft. 2012 garantierte sie im Jahresmittel 29 240 Mitarbeitenden (in Vollzeitstellen umgerechnet) und ihren Familien in allen Regionen der Schweiz ein Einkommen – 650 Mitarbeitende mehr als im Jahr zuvor. Insgesamt zahlte sie Löhne in der Höhe von CHF 3,6 Mia. aus. Ein grosser Teil dieser Lohnsumme fliesst wieder in den Wirtschaftskreislauf der Schweiz.

Tourismus- und Imagefaktor.

Die SBB ist ein wichtiger Pfeiler in der Wertschöpfungskette des Reise- und Tourismuslandes Schweiz. Inländische Kunden und internationale Gäste schätzen das Angebot des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, das die touristischen Destinationen komfortabel erschliesst. Für viele Gäste aus dem Ausland beginnen Ferien in der Schweiz mit der Reise im Zug – entweder an den mehrheitlich an die Bahn angeschlossenen Flughäfen

oder an den Grenzbahnhöfen. Mit ihrem engmaschigen Netz und den dichten Fahrplänen gehören der Öffentliche Verkehr und die SBB selber mit zu den touristischen Attraktionen dieses Landes.

Auch für die Reise zu Sport- und Kulturveranstaltungen wählen die Besucherinnen und Besucher immer öfter die Bahn. 2012 gab es kaum einen Grossanlass, den die SBB nicht mit Sonderzügen bediente. Im Freizeitsegment stärkt die SBB die Position der Bahn mit Pauschalangeboten. Im Berichtsjahr benützten 1,6 Mio. Kundinnen und Kunden die RailAway-Leistungen, 5,1 Prozent mehr als 2011.

Die SBB trägt zum positiven Image und der Positionierung der Schweiz im Ausland bei – auch wenn dies nur schwer in Zahlen messbar ist: Gleich wie das ganze Land wird sie mit Attributen wie «sicher», «sauber», «pünktlich» und «zuverlässig» assoziiert.

Die Schweiz nachhaltig weiterentwickeln.

Die Bahn hat eine grosse Bedeutung für die Standortattraktivität der Schweiz – und dies sowohl für die urbanen Zentren als auch für die Regionen. Ein Musterbeispiel für gut genutzte Chancen liefert die Überbauung Europaallee, deren erste Etappe Ende September 2012 eröffnet worden ist. Auf betrieblich entbehrlich gewordenen Gleisfeldern und Betriebsanlagen unmittelbar an-

Die Bahn trägt zu einer umwelt- und bodenflächenschonenden Siedlungsentwicklung bei.

grenzend an den Hauptbahnhof wird die Stadt zeitgemäss dicht und architektonisch hochwertig mit Geschäften, Schulen, Büros und Wohnungen erweitert. Die Nähe zum Hauptbahnhof ist für Ladengeschäfte und Gastronomiebetriebe ein entscheidender Erfolgsfaktor. Unternehmen und Schulen gewinnen zentrale, hervorragend an den Öffentlichen Verkehr angebundene Büro- und Ausbildungsplätze. Für die Stadt wie auch für die SBB ist das aufgewertete Bahnhofareal eine imageprägende Visitenkarte: Zürich gewinnt einen neuen Stadtteil ohne zusätzlichen Landverbrauch, die SBB generiert durch Umnutzung eines zentralen Areals Erträge. Auch in weiteren Städten entwickelt

die SBB die Bahnhöfe als moderne Einkaufs- und Dienstleistungszentren weiter.

Die wachsende Einwohnerzahl der Schweiz erzeugt einen beträchtlichen Siedlungsdruck. Die Bahn kanalisiert den Zugang zur Mobilität und begünstigt damit dichtere bauliche Strukturen. S-Bahnen ermöglichen den Regionen, ohne Verkehrskollaps und klimaschonend zu wachsen, Gemeinden gewinnen durch ihre Anbindung an die Bahn oder mit verbesserter Erschliessung durch neue Angebotskonzepte sprunghaft an Attraktivität. Augenfällig sind diese Auswirkungen beispielsweise bei der Bahn 2000, dem Lötschberg-Basistunnel und der Zürcher S-Bahn. Der zusätzliche Pendlerverkehr in die Stadt Zürich ist seit Inbetriebnahme der S-Bahn im Jahr 1990 städtischen Messungen zufolge nahezu vollständig durch die Bahn absorbiert worden, die Passagierzahlen haben sich mehr als verdoppelt.

Der Zusammenhang zwischen Raumplanung und Verkehr ist heute allgemein anerkannt, so in der Departementsstrategie 2012 des UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation), welche die abgestimmte, nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung zu einer der drei zentralen Herausforderungen erklärt hat. Das Bundesamt für Raumentwicklung postuliert, die Siedlungsentwicklung konsequent auf den Öffentlichen Verkehr auszurichten. Tatsächlich trägt die Bahn zu einer umwelt- und bodenflächenschonenden Entwicklung bei und ist überdies auch ökonomisch sinnvoll: In stark besiedelten Räumen kostet der Öffentliche Verkehr unter Berücksichtigung aller Kosten von Benutzern und Öffentlichkeit nur rund halb so viel wie der motorisierte Individualverkehr.

In den nächsten Jahren wird die SBB die Regionen der Schweiz noch näher zusammenbringen. Zahlreiche S-Bahn-Ausbauten und Infrastruktur-Generationenprojekte wie die Zürcher Durchmesserlinie, der Gotthard- und der Ceneribasis-tunnel sowie im Raum Genf die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse werden die Standortattraktivität der Städte und Gemeinden weiter erhöhen.

Für die Sicherheit. Risiken laufend verkleinern.

Die Sicherheit von Kunden und Mitarbeitenden ist ein Kernanliegen der SBB. Auch 2012 blieb die SBB von Zugunfällen mit Todesopfern verschont. Es war bereits das neunte Betriebsjahr in Folge ohne schwere Zusammenstösse und Entgleisungen. Leider trüben mehrere schwere Unfälle auf Baustellen der SBB die generell gute Sicherheitsbilanz. Dies zeigt deutlich, dass die SBB ihre Anstrengungen in der Sicherheit unvermindert weiterführen muss. Weil sich die Einflüsse auf die Sicherheit des Bahnsystems stetig verändern, hat die SBB ihre bestehende Sicherheitsstrategie 2012 angepasst. Zentral ist zudem die Weiterentwicklung der konzernweiten Sicherheitskultur.

Bei den Ereignissen im Zugbetrieb hat die SBB den Stand des ausnehmend guten Vorjahrs nicht ganz halten können. Gemäss den Kriterien des Bundes wurden 2012 insgesamt 24 Zusammenstösse und Anpralle von Zügen mit mittlerem oder grossem Ausmasspotenzial registriert; 2011 waren es deren 12. Auf 1 Mio. Trassenkilometer kam es somit zu 0,14 Ereignissen. Dieser Wert liegt höher als der Durchschnitt der letzten vier Jahre (0,10). Jedoch erfüllt die SBB auch 2012 klar die Vorgabe des Bundes von maximal 0,19 Ereignissen pro Million Trassenkilometer.

- In zehn Fällen verursachten fehlbare Strassenverkehrsteilnehmer die Kollision. Acht davon ereigneten sich an Bahnübergängen. Bei den übrigen zwei Zusammenstössen waren die Ursachen Autos im Gleisbereich, welche von der Strasse abgekommen waren.
- In zwei Fällen kam es zu einem seitlichen Zusammenstoss zweier Züge wegen Missachtung eines Halt zeigenden Signals (Signalfall). In Lenzburg kollidierte ein abfahrender Güterzug mit einer leeren S-Bahn-Komposition. Bei der seitlichen Kollision wurde die S-Bahn aus den Schienen gedrückt. Die Lok des Güterzuges entgleiste ebenfalls. Es gab keine Verletzten, hingegen entstand erheblicher Sachschaden. In Oberwinterthur kollidierte ein leerer Überfuhrzug mit einer Rangierkomposition und entgleiste. Auch hier entstand lediglich Sachschaden.
- Insgesamt siebenmal verursachten ins Profil ragende Krane oder Bagger (5) und offene Container (2) Schäden, weil sie das Bahnprofil verletzten.
- In fünf Fällen gab es Anpralle an Hindernisse auf dem Gleis nach Naturereignissen (z. B. Steinschlag oder umgefallener Baum).

Nicht eingerechnet sind Bagatellkollisionen von Zügen mit kleineren Gegenständen und geringem Risikopotenzial, etwa im Schienenbereich liegende Velos, Kleinteile oder Einkaufswagen. Rechnet man diese Bagatellfälle dazu, ergaben sich 2012 durchschnittlich 1,59 Zusammenstösse pro Million Trassenkilometer (2011: 1,52).

Die SBB hat in den vergangenen Jahren die Risiken für Signalfälle als Teilursache von Kollisionen kontinuierlich abgebaut. Mit der geschwindigkeitsabhängigen Zugbeeinflussung wurden diese Risiken bereits um rund ein Drittel gesenkt. Die jetzt laufende Ausrüstung weiterer 1700 Signale reduziert dieses Risiko nochmals um mehr als ein Drittel.

2012 ereigneten sich drei Zugentgleisungen (Vorjahr: 1). Es blieb bei geringen Sachschäden. Dies bedeutet 0,02 Entgleisungen pro Million Trassenkilometer und entspricht genau dem

Durchschnittswert der letzten vier Jahre. Diese Rate liegt deutlich unter der vom Bund festgesetzten Maximalvorgabe von 0,05.

Felsabbrüche am Gotthard.

Die Gotthardstrecke war 2012 von insgesamt drei Felsabbrüchen mit längeren Betriebsunterbrüchen bei Gurnellen betroffen. Bei den Instandhaltungs- und Aufräumarbeiten waren zwei tote Mitarbeiter einer Drittfirma zu beklagen. Zudem resultierten erhebliche Infrastrukturschäden mit weitreichenden betrieblichen Konsequenzen.

- Beim ersten Felsabbruch am 7. März lösten sich 150 Meter oberhalb der Gleise bei Gurnellen rund 400 Kubikmeter Fels. Ein grosser Teil der ausgebrochenen Felsmasse wurde von einem Schutzdamm aufgehalten. Nur kleine Blöcke erreichten die Gleise. Ein Güterzug prallte auf einen dieser Felsbrocken, ohne jedoch zu entgleisen. Bei den anschliessenden Instandhaltungsarbeiten im Fels kam ein Arbeiter einer Drittfirma ums Leben.
- Am 5. Juni 2012 ereignete sich ein massiver Felssturz mit rund 3000 Kubikmeter Gestein im gleichen Gebiet. Er verschüttete die Bahnlinie und riss einen Menschen in den Tod. Nach der Bergung des Verschütteten begannen die Arbeiten zur Felssicherung und Vorbereitung der Sprengung vom 18. Juni. Am 2. Juli konnte die Strecke wieder freigegeben werden.
- Am 14. November lösten sich nach starken Niederschlägen erneut ca. 150 Kubikmeter derselben Felswand. Ein Block wurde von der Schutzanlage zurückgehalten, ein weiterer beschädigte die Gleise. Gleichzeitig löste dieser Alarm aus, sodass auf der Strecke verkehrende Züge rechtzeitig angehalten werden konnten.

Der betroffene Streckenabschnitt ist gut gesichert und überwacht. Dank der Sicherungsanlagen bestand keine Gefährdung für Reisende.

Unfälle mit Personen: viel Präventionsarbeit.

Im Bereich des Vorjahrs liegt die Zahl der Unfälle mit fahrenden Zügen, bei denen Reisende oder Personen in Bahnhöfen und an Haltestellen betroffen waren. 2012 waren dies nach den Kriterien des Eigners vier Fälle – alle ohne Todesfolge (2011: 3).

Dazu kamen Unfälle, bei denen ein hoher Grad an Selbstverschulden vorlag. 2012 waren dies 29 Fälle (2011: 30), davon 14 mit Todesfolge. Um solchen Unfällen entgegenzuwirken,

vermindert die SBB den Spielraum für fahrlässiges Verhalten und fördert das Sicherheitsverständnis. Sie ergreift technische Massnahmen an älterem Rollmaterial und trifft bauliche sowie organisatorische Vorkehrungen an Bahnhöfen. Informationskampagnen an Schulen zahlen sich aus. An Orten, wo Personen häufig unerlaubt Gleise überschreiten, wurde die Präsenz von Transportpolizei und Sicherheitsdiensten verstärkt. Trotz diesen Massnahmen ist immer auch Selbstverantwortung der Reisenden gefragt. Dies zeigen auch die vier Starkstromunfälle Dritter infolge unerlaubtem Besteigen von Bahnwagen deutlich.

Die Zahl der auf dem SBB Netz verübten Suizide bewegte sich mit 131 Fällen deutlich über dem Niveau der Vorjahre (Durchschnitt 2008–2011: 103). Die SBB engagiert sich deshalb verstärkt und international abgestützt in der Suizidprävention. Um die Wirksamkeit präventiver Massnahmen zu überprüfen, hat sie einen externen Experten für Suizidprävention beigezogen.

Mehr Unfälle an Bahnübergängen.

Der Bund verlangt, dass bis Ende 2014 alle unbewachten Bahnübergänge auf dem SBB Netz gesichert oder aufgehoben werden. Dieser Auftrag ist weitgehend umgesetzt: Mehr als 2800 Übergänge sind heute bereits saniert; 2012 vermehrte sich deren Zahl um weitere 19. Nunmehr bleiben noch 26 Bahnübergänge zu sanieren.

Die Zahl der Unfälle an Bahnübergängen hat sich gegenüber dem Vorjahr von 14 auf 20 erhöht. Mehr als die Hälfte davon ereignete sich auf der Seetallinie (6) zwischen Luzern und Lenzburg und auf dem Netz der SBB Tochter Thurbo (5).

Vier Unglücke ereigneten sich an unbewachten Bahnübergängen, die nicht oder lediglich mit einem Andreaskreuz ausgerüstet sind. Die übrigen 16 Unfälle an gesicherten Bahnübergängen sind auf das Fehlverhalten der Strassenverkehrsteilnehmer zurückzuführen. In zwei Fällen unterquerten Fussgänger eine geschlossene Schranke und kamen dabei ums Leben. Bei einem weiteren Unfall wurde ein Fahrzeuglenker beim Versuch, eine geschlossene Halbschranke zu umfahren, getötet. In einem Fall kollidierte ein Regionalzug mit einem Sattelschlepper, der auf dem Bahnübergang zwischen den Bahnschranken eingeklemmt war. Dabei entgleiste der Zug mit dem vorderen Drehgestell und kam erst auf der Kantonsstrasse zum Stehen. Drei Reisende und der Lokführer wurden dabei glücklicherweise nur leicht verletzt.

Verbesserte Baustellensicherheit.

Bei den Berufsunfällen kann die SBB seit Jahren kontinuierlich sinkende Unfallraten vorweisen. Auch 2012 hat die Unfallzahl pro Mitarbeitenden abgenommen. Sechs tödliche Arbeitsunfälle von Mitarbeitenden der SBB und von Drittfirmen auf Baustellen der SBB – zwei davon in Gurtellen – trüben hingegen die positive Bilanz der Arbeitssicherheit. Die Arbeitssituation auf Baustellen ist grundsätzlich gefährlich. Selbst wenn bei der SBB im schweizweiten Vergleich erheblich weniger Arbeitsunfälle auf Baustellen geschehen, hat das Unternehmen zusätzliche Massnahmen ergriffen. Damit will es die Arbeitssicherheit auf Baustellen weiter verbessern und ausserordentlichen Häufungen von schweren Unfällen, wie im Jahr 2012, entgegenwirken. Zentral ist dabei die konsequente Durchsetzung der Sicherheitsregeln bei hinzugezogenen Drittfirmen.

Die Sicherheitsstrategie aktualisiert.

Sicherheit bedingt Vorausschauen: Dies hat die SBB 2012 getan. Um ihr hohes Sicherheitsniveau nachhaltig zu erhalten und mittelfristig zu erhöhen, überarbeitete sie ihre Sicherheitsstrategie und richtete sie auf die kommenden Herausforderungen aus. Diese sind vielfältig. Der Verkehr wird dichter, die Passagierzahlen steigen. Sicherheit wird für die Gesellschaft immer selbstverständlicher, und alle Verkehrssysteme werden laufend sicherer, unabhängig von wirtschaftlichen und organisatorischen Randbedingungen. Zusätzlich verschärft der grosse Bedarf an Instandhaltungsarbeiten die Netzbelastung. Mit dem Zusammenrücken von Wohn- und Arbeitsraum näher und dichter zur Bahn steigt das Risikopotenzial, zum Beispiel durch externe Baustellen oder Gefahrguttransporte.

Die Sicherheitsstrategie gewährleistet, dass die SBB auch in Zukunft auf einem sicheren Fundament rollt. Für eine stabile Sicherheit ist eine ausgezeichnete Sicherheitskultur vorrangig. Gleichzeitig will die SBB die technischen Möglichkeiten konsequent und wirtschaftlich sinnvoll ausschöpfen und die Zuverlässigkeit sicherheitsrelevanter Produktionsprozesse weiter steigern. Im Fokus stehen zudem Massnahmen für die Sicherheit der Kunden im Zugang zur Bahn.

Die Sicherheitskultur ist ein Schlüsselfaktor. Sie prägt alles sicherheitsrelevante Handeln, von der operativen Ausführung bis zu den Entscheidungen des Topmanagements. Die SBB legt grössten Wert, diese durchgehend in allen Bereichen auf ein sehr hohes Niveau zu entwickeln. Dazu gehören drei Dinge: die Fähigkeit, Fehler und Verbesserungspotenzial zu erkennen, das Vertrauen, diese in einem Klima der Fairness zu thematisieren, und der gemeinsame starke Wille zu Verbesserungen. Um die

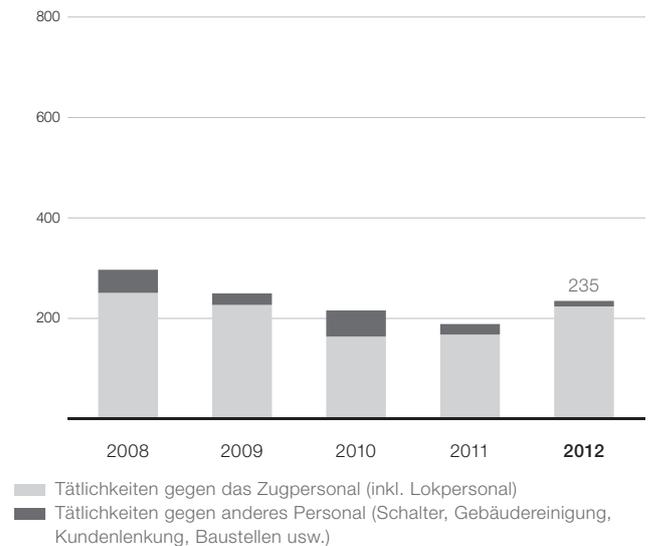
Eisenbahnbetriebsunfälle.

Anzahl Unfälle aus Sicht der Infrastrukturbetreiberin



Tätlichkeiten gegen das Personal.

Anzahl



Sicherheitskultur professionell weiterzuentwickeln, wurde zusammen mit der Fachhochschule Nordwestschweiz ein Messsystem aufgebaut. Eine erste Stichprobenumfrage zeigt, dass diese Aufgabe auf bereits hohem Niveau fortgesetzt werden

Der Schutz von Reisenden und Personal fordert zunehmend.

kann. Die Mitarbeitenden bekunden ein hohes Vertrauen in die direkten Vorgesetzten. Neben empfundenem hohem Zeitdruck sehen sie Handlungsbedarf für eine zügigere Umsetzung von Verbesserungsvorschlägen.

Schutz von Fahrgästen und Personal.

Zu den Hauptaufgaben der Security bei der SBB gehört der Schutz von Reisenden und Mitarbeitenden vor Gewalt und Aggressionen. Die SBB unternimmt viel, damit die Kundinnen

und Kunden sich in den Zügen und Bahnhöfen sicher fühlen können. Ziel ist es auch, Rollmaterial, Anlagen und Immobilien vor strafbaren Handlungen zu schützen. Der Schutz von Reisenden und Personal fordert zunehmend: Gesamthaft haben die Security-Ereignisse im Umfeld der SBB im Jahr 2012 zugenommen. Dieser Trend deckt sich mit den nationalen Entwicklungen im öffentlichen Raum. Die Medienberichterstattung über solche Ereignisse beeinflusst das subjektive Sicherheitsgefühl der Reisenden negativ.

Der bewährte Massnahmenverbund mit Transportpolizei, privaten Sicherheitsdiensten, Videoüberwachung und dem Gewaltpräventionsprogramm RailFair wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt und wird laufend den Entwicklungen angepasst. Trotz breit abgestützter und gut funktionierender Massnahmen auf allen Ebenen bleiben jedoch gesellschaftliche Entwicklungen und daraus entstehende Probleme nicht vor den Bahnhöfen und den Zügen stehen.

In den Security-Ereignisfeldern Tätlichkeiten, Drohungen und Diebstähle zeigen sich seit 2011 negative Trends. Jugendliche, junge Erwachsene in Gruppen, Rauschmittelkonsum, Personen mit Migrationshintergrund und professionelle Banden aus Osteuropa sind für den Anstieg von Ereignissen verantwortlich.

Bei den Tötlichkeiten gegen das SBB Personal ist der Trend erstmals seit 2007 wieder zunehmend. Die Tötlichkeiten gegen das Personal sind im Vergleich zum Vorjahr um 24,3 Prozent gestiegen. Auslöser von Security-Ereignissen sind oftmals Diskussionen mit den Reisenden über fehlende Fahrausweise oder Verstösse gegen die Benutzerordnung, welche bis zur Tötlichkeit eskalieren können. Für eine bessere Sicherheit ist 2012 eine breite Palette von Massnahmen zugunsten des Zug- und Lokpersonals ergriffen worden. So wurde die sichtbare Präsenz der Transportpolizei in den Bahnhöfen und Zügen gesteigert und deren Einsatztaktik namentlich in kritischen Bahnhöfen und Zuglinien angepasst. Die Doppelbegleitung der Fernverkehrszüge wurde weitergeführt und laufend angepasst, kritische Züge werden zudem durch Personal der Securitas AG begleitet. Der präventiv wirkende Sicherheitsdienst der Transportpolizei tritt mit ausgebauten Leistungen nun für die Kundinnen und Kunden deutlich erkennbar als «SBB Sicherheit» auf. In Zügen mit vielen mitreisenden Armeeangehörigen ist in Zusammenarbeit mit der SBB die Militärpolizei präsent. Das Lokpersonal wird beim Remisieren der Züge durch die Transportpolizeiorganisation unterstützt.

Sicherheit schaffen – auch regional.

Ein wichtiges Element der Sicherheitsarbeit bilden regionale Security-Zirkel. Nahe an ihrer Quelle werden Probleme dort mit gezielten Massnahmen gelöst und durch präventive Massnahmen verhindert oder zumindest reduziert. Diese Zirkel unter der einheitlichen Führung der Transportpolizei sind SBB-intern und -extern breit zusammengesetzt; beispielsweise gehören ihnen auch Lokomotivführer an. An häufiger stattfindenden Sitzungen werden die Probleme früher erkannt und zielgerichteter angegangen. Regionale Kontakte zu Politik, Behörden, Sicherheitsorganen sollen regelmässig zum Austausch von Erfahrungen und Informationen genutzt werden.

Eine musterhafte Partnerschaft ist im Eventverkehr entstanden: Nach dem Abschluss einer Versuchsphase im Jahr 2011 konnte mit dem Fussballverein BSC Young Boys Bern eine Transportpartnerschaft abgeschlossen werden. Diese beinhaltet den Transport der Fans mit Zügen der SBB zu Auswärts-spielen in der Schweiz. Der Verein übernimmt die Organisation der Security und des Littering-Teams mit eigenem, durch die SBB geschultem Personal. Die Züge werden von der SBB nur noch durch betrieblich notwendiges Personal begleitet. Die Erfahrungen mit dieser Partnerschaft sind sehr positiv. Mit dem Abschluss des Projektes Fantransporte wird die Koordination im Bereich des Eventverkehrs beim Personenverkehr zentral

gebündelt. Planung, Bestellung und Abschluss von Verträgen erfolgen zukünftig aus einer Hand.

SBB Transportpolizei bewaffnet und präserter.

Seit dem 1. Juli 2012 übt die Transportpolizei ihren Dienst mit der Schusswaffe aus. Im Hinblick darauf ist das Korps durch eigene, vom Schweizerischen Polizeiinstitut (SPI) zertifizierte Schiessinstruktoren praktisch ausgebildet worden. Alle Mitarbeitenden der Transportpolizei mit polizeilicher Funktion haben die erforderlichen Prüfungen gemäss den Vorgaben des SPI erfolgreich bestanden. Bis heute gab es keine negativen Reaktionen von Kundenseite. Vielmehr zeigen vereinzelte Rückmeldungen, dass dieser Schritt begrüsst wird. Glücklicherweise musste bis anhin die Schusswaffe im Dienst noch nie eingesetzt werden. In Zukunft wird das Korps jährlich während mindestens zweier Halbtage in der theoretischen und praktischen Handhabung der Schusswaffe weitergebildet. Leider hat sich ein Transportpolizist bei einer ungewollten Schussabgabe in den Diensträumen des Stützpunktes Bern an der Ferse verletzt. Obwohl die Untersuchung durch die Staatsanwaltschaft des Kantons Bern ergebnislos blieb, hat das Kommando der Transportpolizei die Vorschriften zur Verwahrung der Dienstpistole verschärft.

2012 hat die Transportpolizei ihre Präsenz zugunsten der Kundinnen und Kunden und des Zug- und Lokpersonals in den Bahnhöfen und Zügen verstärkt. So wurden in der ganzen Schweiz die Diensttouren angepasst und harmonisiert. Alle Mitarbeitenden wurden zudem angewiesen, während den Hauptverkehrszeiten von (6–9, 11–13.30 und 16–20.30 Uhr) in den Bahnhöfen präsent zu sein.

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 ist nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Sie erhält die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand und passt 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 Cash Flow 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 77 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 Konzernbereiche 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 Konzerngesellschaften und Beteiligungen werden vom Verwaltungsrat SBB auf Vorschlag der Konzernleitung bestimmt.

Bedeutende Aktionäre.

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



Andrea Hämmerle

Andreas Hunziker

Conrad Löffel

Hans-Jürg Spillmann

Verwaltungsrat und Konzernleitung freuten sich über knapp 700 Einsendungen im Rahmen des SBB Schreibwettwerbes.

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 2012, die Funktionen der einzelnen Mitglieder innerhalb der SBB, ihre Nationalität und das Jahr der erstmaligen Wahl in den Verwaltungsrat. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen,

Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

Ulrich Gygi (1946, CH)

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

Verwaltungsratsmandate: SRG SSR idée suisse, Bern | AXA Winterthur, Winterthur | BNP Paribas (Suisse) SA, Genf.

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 | Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, Vorsitzender des Komitees | Swiss Finance Institute, Zürich, Präsident Stiftungsrat | Stiftung Banque Cantonale Vaudoise, Stiftungsrat | ACE Ltd, Zürich | Schweizerische Nationalbank, Zürich und Bern, Vizepräsident des Bankrats | The Centre for Humanitarian Dialogue (The HD Centre), Genf, Stiftungsrat | Mitglied des Vorstandsausschusses der economiesuisse | FDP.Die Liberalen, Mitglied des Vorstandsausschusses | Schweizer Sporthilfe, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrates | Avenir Suisse, Zürich, Stiftungsrat | ETH-Rat, Mitglied.



Ulrich Gygi
Verwaltungsratspräsident

Peter Siegenthaler

Olivier Steimer
Vizepräsident

Daniel Trolliet

Andrea Hämmerle (1946, CH)
Mitglied seit 14. Juni 2012, Dr. iur.
Andere Mandate: Biosphärenreservat Val Müstair – Parc Naziunal, Mitglied.

Andreas Hunziker (1958, CH)
Mitglied seit 2005, Dr. iur., Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli, Inhaber. Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.
Andere Mandate: Universität St. Gallen, Privatdozent.

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

Alexandra Post Quillet (1967, CH)
Mitglied seit 19. Dezember 2012, lic. oec., Crescendo Marketing Unternehmensberatung, Teilinhaberin.
Andere Mandate: Fondation du 450^e anniversaire de l'Université de Lausanne, Stiftungsrätin

Peter Siegenthaler (1948, CH)
Mitglied seit 2010, lic. rer. pol., Mitglied des Prüfungsausschusses sowie des Risikoausschusses.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Pro Juventute Schweiz, Stiftungsrat | Schweizer Kulturstiftung Pro Helvetia, Stiftungsrat | Inselspital, VR-Mitglied | Spital Netz Bern AG, VR-Mitglied | Berner Kantonalbank BEKB, VR-Mitglied.

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)
Mitglied seit 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.

Daniel Trolliet (1954, CH), Personalvertreter
Mitglied seit 2011, Verbandssekretär der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV). Mitglied des Risikoausschusses.
Verwaltungsrats- und andere Mandate: Gemeinderat Avenches, Präsident | Thermoréseau Avenches SA | Vorsorgestiftung Profelia, Stiftungsrat | Pro Aventico, Stiftungsrat | Avenches Opéra, Stiftungsrat | Fondation Général Henri Guisan, Stiftungsrat | Grossrat Kt. Waadt, Mitglied.

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.

Der Verwaltungsrat und der Verwaltungsratspräsident werden seit der Statutenrevision vom 9. Juni 2011 von der Generalversammlung 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. Die nächsten Gesamterneuerungswahlen finden im Jahr 2013 statt.

Interne Organisation.

Der Verwaltungsrat konstituiert sich 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.

Die Gesamtstrategie der SBB («Wertvolle SBB AG») zielt darauf ab, dass sie ein wertvolles Unternehmen für die Kunden, für die Schweiz und ihre Regionen, für den Eigentümer und für die Mitarbeitenden wird. Besonderer Fokus ist dabei im Rahmen der Konzernziele auf die finanzielle Stabilität zu richten, damit die SBB für den Eigner ein wertvolles Unternehmen bleibt. Eine wertvolle SBB ist in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht ein nachhaltiges Unternehmen.

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2012 acht ordentliche Sitzungen (davon zwei Klausursitzungen) und zwei ausserordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Ausschüsse je nach Geschäft zu ihren Sitzungen zusammen. Pro Verwaltungsratssitzung wurden im Rahmen eines vom Verwaltungsrat bestimmten Planes jeweils mehrere Schwerpunktthemen detailliert vorgestellt und erörtert.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Vorsitzenden. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen.

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

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

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) werden die bedeutendsten Trends und Entwicklungen im Bereich der Corporate Governance als Grundlage für die Überarbeitung des Organisationsreglements herangezogen und bei Bedarf in Kraft gesetzt.

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

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

- Managementinformationssystem (MIS): institutionalisierte finanzielle Berichterstattung über den Geschäftsverlauf an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP);
- Forecast über die Erreichung der Budgetvorgaben (dieser wird im Laufe des Geschäftsjahres regelmässig aktualisiert);
- Jahresrechnung;
- Jahresbericht über die Erreichung der Eignerziele des Bundes;
- jährlicher Revisionsplan für die interne Revision;
- Revisionsberichte der internen und externen Revisionsstellen sowie umfassender Bericht der externen Revisionsstelle;
- Risikomanagementsystem mit jährlichen Risk Reports;
- Internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften des Konzerns SBB;

- jährlicher Sicherheitsbericht;
- Compliance-Standbericht.

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 den Prüfungsausschuss 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 jährlichen Corporate Risk Report z. H. des Verwaltungsrates sowie mit der Beurteilung und Weiterentwicklung der Riskmanagement-Grundsätze (Risk Policy SBB) und -aktivitäten der SBB.

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

Interne Revision.

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 unterstellt.



Georg Radon
CFO

Nicolas Perrin
Leiter Güterverkehr

Jeannine Pilloud
Leiterin Personenverkehr

Markus Jordi
Leiter Personal

Konzernleitung.

Mitglieder der Konzernleitung.

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2012, 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 Board der Deutschen Bahn AG.

Andere Mandate: Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Vorstandsmitglied | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Vizepräsident.

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 Vize-Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV).

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

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.

Peter Kummer (1965, CH), seit 1. Januar 2013

Leiter Informatik, lic. rer. pol. (Schwerpunkt Wirtschaftsinformatik). Zuvor Leiter IT Architektur & Qualität, ab Januar 2010 Leiter Informatik und Mitglied der erweiterten Konzernleitung. Bei der SBB seit 2007.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Leiter Güterverkehr (seit 2008), diplomierte 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.



Andreas Meyer
CEO

Philippe Gauderon
Leiter Infrastruktur

Jürg Stöckli
Leiter Immobilien

Peter Kummer
Leiter Informatik

Verwaltungsratsmandat: HPC, Hamburg Port Consulting, Mitglied des Aufsichtsrates.

Jeannine Pilloud (1964, CH)

Leiterin Personenverkehr (seit 2011), dipl. Arch. ETHZ, Henley Management College; London Master of Business Administration (MBA). Zuletzt Tätigkeit als Senior Vice President, ICT Operations/Region Westeuropa bei T-Systems International GmbH.

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.

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.

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 2012 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 Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr, Infrastruktur sowie der Konzernbereiche Personal und Finanzen. Der Verwaltungsrat SBB hat der Erweiterung der Konzernleitung SBB um die Leiter Informatik sowie Kommunikation & Public Affairs zugestimmt. Damit wird die Konzernleitung SBB per 1. Januar 2013 um diese beiden Funktionen erweitert. Der bisherige Leiter Informatik, Peter Kummer (1965, CH, lic. rer. pol., seit 2007 in verschiedenen Funktionen bei SBB), nimmt somit neu Einsitz in der Konzernleitung SBB. Als Leiterin Kommunikation & Public Affairs wurde Kathrin Amacker (1962, CH, Dr. phil. II., aktuell Chief Communication Officer der Swisscom AG) gewählt. Sie wird ihre Funktion bei der SBB im ersten Semester 2013 übernehmen.

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

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. Im Berichtsjahr haben an den Sitzungen der Leiter Kommunikation sowie die Leiter Informatik und Konzernentwicklung mit beratender Stimme teilgenommen. 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 Stimmgleichheit hat der CEO den Stichentscheid. Der CEO informiert den Verwaltungsratspräsidenten über Geschäfte, in denen er durch die Konzernleitung überstimmt worden ist. Bei Entscheiden der Konzernleitung, welche das zuständige Konzernleitungsmitglied in einer wesentlichen Frage in die Minderheit versetzt, hat dieses das Recht, den Entscheid der Konzernleitung zusammen mit dem CEO dem Verwaltungsratspräsidenten vorzutragen. Der Verwaltungsratspräsident entscheidet in solchen Fällen unter Vorbehalt der Zuständigkeit des Verwaltungsrates abschliessend.

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

Entschädigungen.

Inhalt und Festsetzungsverfahren.

Der 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 Verwaltungsrats resp. der Konzernleitung sind an der SBB nicht beteiligt.

Entschädigungen an amtierende Organmitglieder.

Verwaltungsrat

| CHF | 2012 | 2011 |
|--|-----------|-----------|
| Alle Mitglieder des Verwaltungsrates | | |
| Honorare | 816 666 | 851 666 |
| Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen | 85 435 | 90 357 |
| Spesenpauschalen | 79 666 | 83 166 |
| GA SBB | 76 070 | 65 090 |
| Gesamtentschädigung | 1 057 837 | 1 090 279 |
| Verwaltungsratspräsident | | |
| Honorar | 225 000 | 225 000 |
| Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen | 28 413 | 26 145 |
| Spesenpauschale | 22 500 | 22 500 |
| GA SBB | 7 980 | 7 620 |
| Gesamtentschädigung | 283 893 | 281 265 |
| Vizepräsident | | |
| Honorar | 90 000 | 90 000 |
| Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen | 4 000 | 7 184 |
| Spesenpauschale | 7 000 | 7 000 |
| GA SBB | 7 330 | 7 020 |
| Übrige acht bzw. sieben (ab 14.06.2012) Mitglieder des Verwaltungsrates | | |
| Honorare | 501 666 | 536 666 |
| Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen | 53 022 | 57 028 |
| Spesenpauschalen | 50 166 | 53 666 |
| GA SBB | 60 760 | 50 450 |

Konzernleitung

| CHF | 2012 | 2011 |
|--|-----------|-----------|
| Alle Mitglieder der Konzernleitung | | |
| Fixes Grundsalar | 2 765 332 | 2 740 330 |
| Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil | 1 524 531 | 1 595 242 |
| Spesenpauschale | 140 400 | 142 000 |
| Jährliche Einlage in die Pensionskasse | 240 000 | 242 500 |
| Risikoversicherung | 19 505 | 19 505 |
| GA SBB | 62 230 | 62 533 |
| Gesamtentschädigung | 4 751 998 | 4 802 110 |
| CEO | | |
| Fixes Grundsalar | 573 333 | 553 333 |
| Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil | 346 434 | 361 284 |
| Spesenpauschale | 25 200 | 25 200 |
| Jährliche Einlage in die Pensionskasse | 60 000 | 60 000 |
| Risikoversicherung | 19 505 | 19 505 |
| GA SBB | 11 130 | 10 885 |
| Gesamtentschädigung | 1 035 602 | 1 030 207 |

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

An ehemalige Mitglieder der Konzernleitung wurden im Berichtsjahr keine Entschädigungen ausgerichtet (Vorjahr: CHF 45 000.-). 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 konnte das 2011 neu gewählte Parlament die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013–2016 genehmigen.
- 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 Berichterstattung an UVEK und EFD erfolgt an regelmässigen Sitzungen durch den Präsidenten des Verwaltungsrates sowie den CEO. Darüber hinaus orientiert die SBB die federführenden Departemente sowie das Bundesamt für Verkehr im Rahmen regelmässig stattfindender Gespräche über aktuelle Themen aus Verwaltungsrat und 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 auf jeweils ein Jahr. Seit der Gründung der SBB AG am 1. Januar 1999 übt Ernst & Young, Bern, dieses Amt aus. In der Regel ist Ernst & Young ebenfalls bei Konzerntochtergesellschaften als Revisionsstelle tätig. Der leitende Revisor ist seit 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 2012 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 404 000.– (Vorjahr: CHF 1 445 000.–) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 299 000.– (Vorjahr: CHF 938 000.–).

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 (1. Januar 2013).

| | | | | | | | | | | |
|--|---|--|---|--|---------------------------------------|--|--|---|---------------------------------|--|
| Verwaltungsrat Ulrich Gygi | | | | | | | | Revision | | |
| Chief Executive Officer Andreas Meyer | | | | | | | | | | |
| Konzernleitung | Personenverkehr Jeannine Pilloud | Immobilien Jürg Stöckli | SBB Cargo Nicolas Perrin | Infrastruktur Philippe Gauderon | Finanzen Georg Radon | Human Resources Markus Jordi | Informatik Peter Kummer | Kommunikation und Public Affairs Bernhard Meier a.i. | | |
| | Regionalverkehr | Portfolio Management | Vertrieb | Fahrplan und Netzdesign | Corporate Accounting | Personalpolitik | Solution Center Personenverkehr | Interne Kommunikation | Unternehmensentwicklung | |
| | Fernverkehr | Development | Produktion | Anlagen und Technologie | Corporate Controlling | Topkader und Konzernbereiche | Solution Center Infrastruktur | Externe Kommunikation | Sicherheit | |
| | Operating | Bewirtschaftung | Asset Management | Projekte | Corporate Treasury | Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales | Solution Center Cargo, Konzernbereiche, Arbeitsplatz | Public Affairs und Regulation | Konzernrechtsdienst/ Compliance | |
| | Verkehrsmanagement | Immobilienrechte | Finanzen | Instandhaltung | ZFO Konzernbereich | Shared Service Center | Solution Center, Finanzen, HR, Immobilien | Strategie & Steuerung | | |
| | Vertrieb und Services | RailClean | Human Resources | Betrieb | Prozess- und Projektmanagement | Personalentwicklung | Software Engineering | Markenführung | | |
| | Finanzen | Finanzen | Unternehmensentwicklung | Einkauf, Supply Chain, Produktion | Versicherungsmanagement | Unternehmensentwicklung | Operations Management | | | |
| | Human Resources | Human Resources | Kommunikation | Energie, Telecom und Elektroanlagen | Corporate Risk Management | Top SBB II | Gender Management | Architektur und Qualität | | |
| | Unternehmensentwicklung | Unternehmensentwicklung | Qualität, Sicherheit und Umwelt | Finanzen | Shared Service Organisation | Gender Management | Unternehmensentwicklung | Security & Risk Management | | |
| | Kommunikation | Kommunikation | SBB Cargo International | Human Resources | | | | | | |
| | Öffentliche Sicherheit | Recht und Beschaffung | | Unternehmensentwicklung | | | | | | |
| | | Qualität und Sicherheit | | Kommunikation | | | | | | |
| | | | | Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt | | | | | | |

sonstige Konzernbereiche

Finanzieller Lagebericht. Die SBB im Jahr 2012.

Gegenüber dem Vorjahr schloss die SBB besser ab: Das Konzernergebnis 2012 betrug CHF 422,5 Mio. (2011: CHF 338,7 Mio.). Einmaleffekte und Rückstellungsaufhebungen (CHF 93,2 Mio., u. a. Aufhebungen von Rückstellungen wie für die Pensionskasse und höhere Marktbewertung von Wertpapieren) haben das Ergebnis gestützt. Bereinigt um diese einmaligen Effekte hat sich die operative Leistung im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Der Verkehrsertrag wuchs trotz der stagnierenden Verkehrsnachfrage dank Tarifmassnahmen leicht um 0,8 %. Einen positiven Beitrag leisteten die Mieterträge der Immobilien. Dagegen nahm der Betriebsaufwand trotz Produktivitätsverbesserungen zu, u. a. wegen höherer Personal-, Trassen- und Unterhaltskosten sowie Abschreibungen. Letztlich stützte das Finanzergebnis das Konzernergebnis aufgrund eines geringeren Finanzierungsbedarfes.

Der Free Cash Flow entwickelte sich mit CHF 905,8 Mio. positiv (Vorjahr: CHF –5,2 Mio.), dies durch aktives Cash Management und den Verkauf der EGB-Hypotheiken. Hingegen belasteten höhere kommerziell finanzierte Investitionen (insbesondere Rollmaterial) den Free Cash Flow.

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 6,8 Mia. und wurde um CHF 0,7 Mia. gegenüber 2011 reduziert.

Inhaltsverzeichnis.

Finanzbericht.

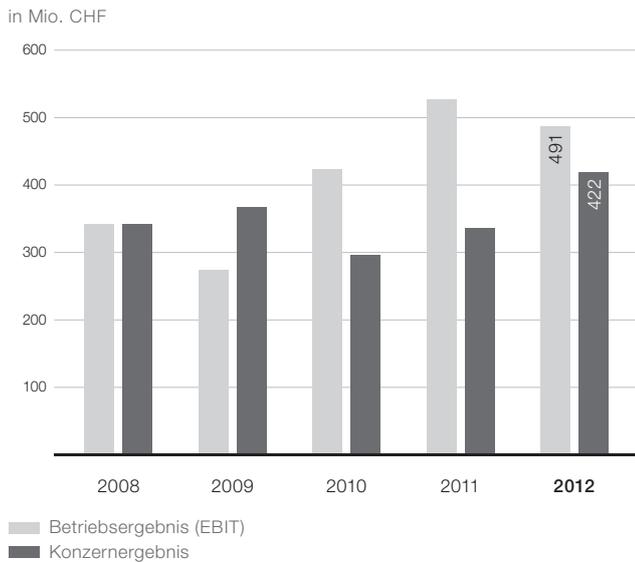
SBB Konzern

- s 80 Finanzieller Lagebericht
- s 88 Konzernerfolgsrechnung SBB
- s 89 Konzernbilanz SBB
- s 90 Konzerngeldflussrechnung SBB
- s 91 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- s 92 Anhang zur Konzernrechnung 2012
- s 119 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

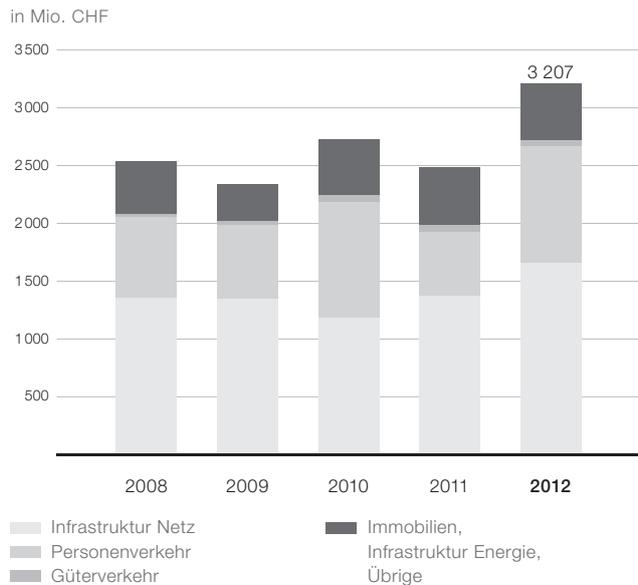
SBB AG

- s 121 Erfolgsrechnung SBB AG
- s 122 Bilanz SBB AG
- s 123 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- s 132 Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis
- s 133 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Konzernergebnis 2008–2012.



Investitionen 2008–2012.



Ein schwieriges wirtschaftliches Umfeld führte im abgelaufenen Jahr zu einer stagnierenden bis rückläufigen Nachfrage in einzelnen Märkten im Personen- und Güterverkehr. Die Anzahl der Personenkilometer sank erstmals aufgrund der Entwicklung des Personenfernverkehrs. Dieser verzeichnete eine Sättigungstendenz im Pendlermarkt und einen rückläufigen Freizeitverkehrsmarkt. Die Personenverkehrserträge wuchsen lediglich aufgrund der Tarifmassnahmen. Im Güterverkehr führten die dreimalige Sperre der Gotthard-Bergstrecke, die konjunkturelle Lage und der Kapazitätsabbau in transportintensiven Industrien zu Verlusten bei den transportierten Mengen und zu sinkenden Güterverkehrserträgen. Immobilien steigerte den Mietertrag durch die Inbetriebnahme neuer Flächen und Mietermixoptimierung.

Der Betriebsaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,5%. Hauptursachen hierfür waren ein erhöhter Personalbestand, höhere Trassen- und Energiekosten, höhere IT-Kosten sowie mehr Fremdleistungen für Unterhalt und Reparaturen.

Insgesamt führte dies zu einem geringeren Betriebsergebnis gegenüber dem Vorjahr (CHF 490,9 Mio., -7,3%). Dank dem höheren Finanzergebnis stieg das Jahresergebnis von CHF 338,7 Mio. im Jahr 2011 auf CHF 422,5 Mio. im Geschäftsjahr. Das Finanzergebnis des Vorjahres war geprägt durch einmalige negative Sondereinflüsse wie die vorzeitige Terminierung eines Leasinggeschäfts.

Ausbauten am Schienennetz, insbesondere die Zürcher Durchmesserlinie, die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Anemasse (CEVA) sowie die steigende Netzauslastung erforderten zusätzliche Mittel für die Bahninfrastruktur. Die Division Infrastruktur investierte im Jahr 2012 CHF 1659,4 Mio. (+20,7% gegenüber Vorjahr). Mit Effizienzsteigerungen und Einkaufserfolgen leistete die SBB einen Beitrag an die zusätzlich realisierten Investitionsprojekte für die Bahninfrastruktur.

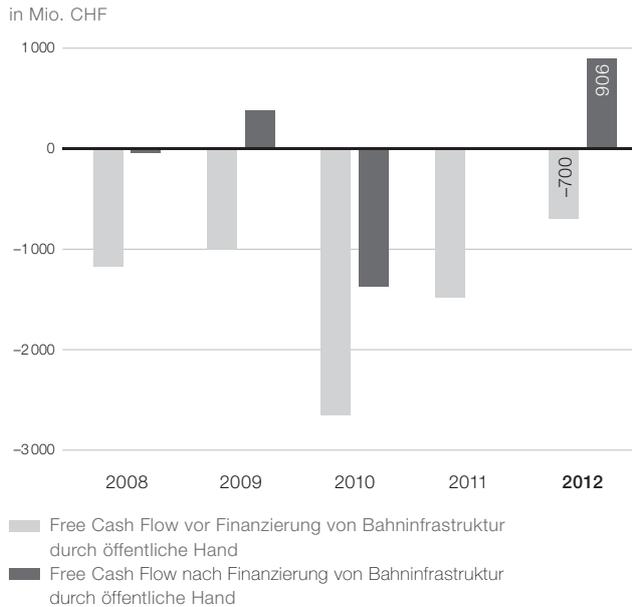
Personenverkehr erweiterte die Regionalverkehrs- und Fernverkehrsflotte mit neuen Doppelstockzügen. Für den Verkehr mit Italien wurde in neue Neigezüge ETR-610 investiert. Neben weiteren Rollmaterialbeschaffungen wurden auch Modernisierungen der bestehenden Fahrzeugflotte durchgeführt. Insgesamt stieg das Investitionsvolumen gegenüber dem Vorjahr um CHF 460,2 Mio. (+83,1%) auf CHF 1 013,7 Mio.

Das Investitionsvolumen des Güterverkehrs sank gegenüber dem Vorjahr um CHF 15,7 Mio. auf CHF 46,3 Mio., u. a. aufgrund des Verzichts von Retrofits bei Rangierloks.

Immobilien investierte CHF 392,1 Mio. (CHF +65,2 Mio. gegenüber Vorjahr) in die Entwicklung von zentralen, bahnhofs-nahen Lagen wie Europallee in Zürich, Basler Südpark und TransEurope in Neuchâtel.

Energie investierte CHF 67,8 Mio. (CHF -75,6 Mio. gegenüber Vorjahr) in Ausbauten und Erhalt von Anlagen zur Energiegewinnung und -übertragung.

Free Cash Flow vor und nach Finanzierung öffentliche Hand 2008–2012.



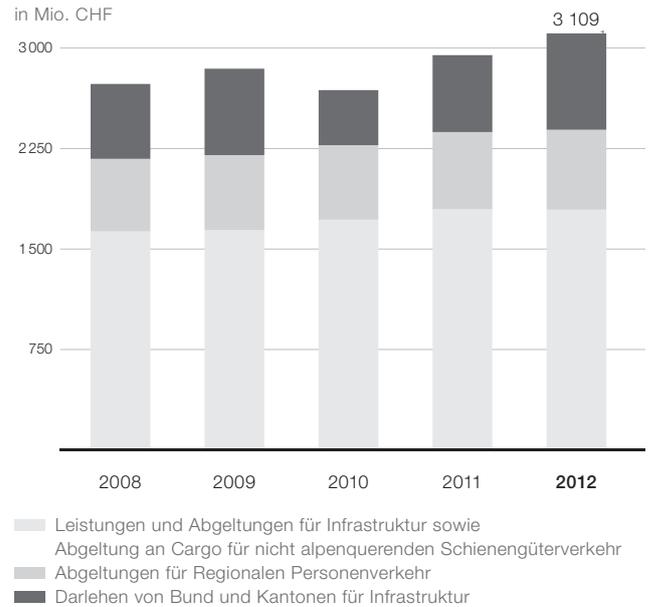
Der Free Cash Flow fiel mit CHF 905,8 Mio. besser aus als im Vorjahr (CHF -5,2 Mio.).

Der Cash Flow aus Betriebstätigkeit verbesserte sich um CHF 551,1 Mio. dank dem aktiven Cash Management vor allem bei der Anpassung von Abrechnungs- und Verbuchungsprozessen im Personenverkehr sowie dank erhaltenen Zahlungen für das Projekt Durchmesserlinie aus dem Vorjahr.

Geldabflüsse aus höheren Investitionen in Sachanlagen wie Rollmaterial wurden durch höhere Geldzuflüsse aus Devestitionen von Finanzanlagen, insbesondere dem Verkauf der Hypotheken der Eisenbahner-Baugenossenschaften an die Pensionskasse der SBB, überkompensiert. Insgesamt verbesserte sich der Cash Flow aus Investitionstätigkeit gegenüber Vorjahr um CHF 229,7 Mio.

Die öffentliche Hand bestellt und finanziert Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur. Im Geschäftsjahr waren dies CHF 1605,3 Mio. (CHF +130,2 Mio. gegenüber Vorjahr, davon CHF 137,6 Mio. für CEVA).

Leistungen der öffentlichen Hand 2008–2012.

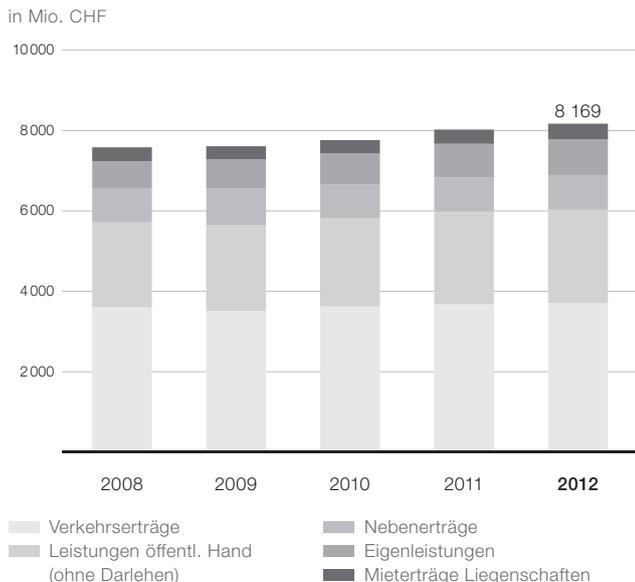


Die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur umfassen die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für Bereitstellung und Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen.

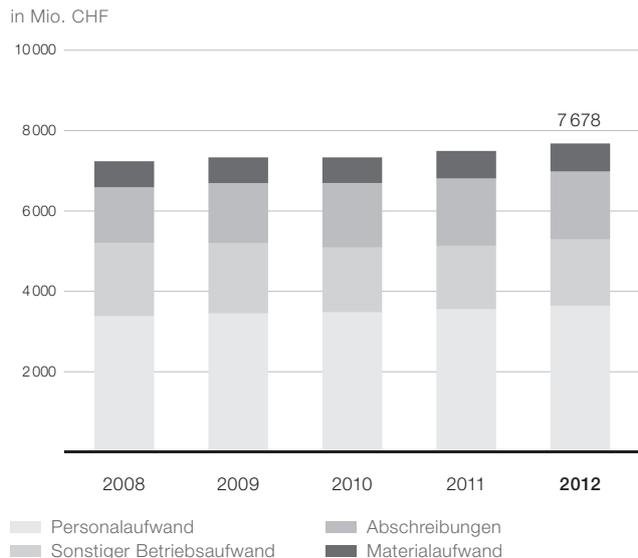
Die Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr entsprechen den durch die Reisenden nicht gedeckten Kosten des durch die öffentliche Hand bestellten Angebots.

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

Betriebsertrag 2008–2012.



Betriebsaufwand 2008–2012.



Der Betriebsertrag stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,8 % auf CHF 8168,5 Mio.

Trotz einem Rückgang der Personenkilometer aufgrund der Entwicklung des Fernverkehrs wuchsen die Personenverkehrserträge aufgrund der Tarifmassnahmen um 1,8 % gegenüber Vorjahr. Der Rückgang des Güterverkehrsertrages um 3,0 % resultierte vorwiegend aus der geringeren Verkehrsleistung. Ursachen hierfür waren die dreimalige Sperre der Gotthard-Bergstrecke, das schwierige wirtschaftliche Umfeld und der Kapazitätsabbau in transportintensiven Industrien.

Die Leistungen der öffentlichen Hand beinhalten die erfolgswirksamen Komponenten für Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur und die Abgeltungen im Regionalverkehr sowie den Güterverkehr. Die Zunahme um CHF 16,9 Mio. gegenüber dem Vorjahr resultierte vor allem aus den höheren Abgeltungen an den Regionalen Personenverkehr für neues Rollmaterial. Die Abgeltungen an Cargo sanken hingegen durch den Wegfall der Leistungen zur Kompensation der Frankenstärke. Die Leistungen der öffentlichen Hand an die Infrastruktur blieben im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant.

Die Eigenleistungen für die Infrastruktur sowie die Erneuerung der bestehenden Flotte im Personenverkehr stiegen um CHF 57,4 Mio.

Der Mietertrag bei Immobilien stieg dank der Inbetriebnahme neuer Flächen, wie die der Europaallee in Zürich, und Mietermixoptimierungen.

Der Betriebsaufwand stieg um 2,5 % gegenüber dem Vorjahr.

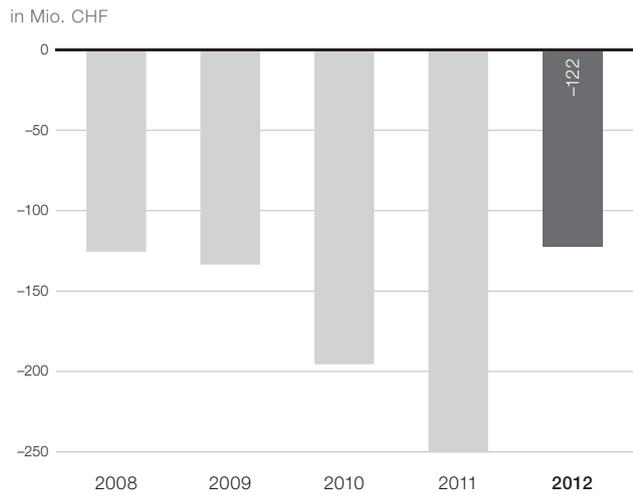
Der Personalaufwand nahm im Berichtsjahr infolge von Lohnerhöhungen und einem höheren durchschnittlichen Personalbestand (+655 auf 29 240 Vollzeitstellen) um 2,2 % zu.

Der sonstige Betriebsaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 76,5 Mio. aufgrund höherer Trassen- und Energiekosten, höherer IT-Kosten und von mehr Fremdleistungen für Unterhalt und Reparaturen.

Die ordentlichen Abschreibungen auf Investitionen u. a. für Erweiterungen, Substanzerhalt und Rollmaterial stiegen aufgrund des höheren Investitionsvolumens im Vorjahresvergleich um 4,0 %. Unter Mitberücksichtigung der ausserplanmässigen Abschreibungen blieb das Abschreibungsvolumen insgesamt mit +1,1 % nahezu konstant.

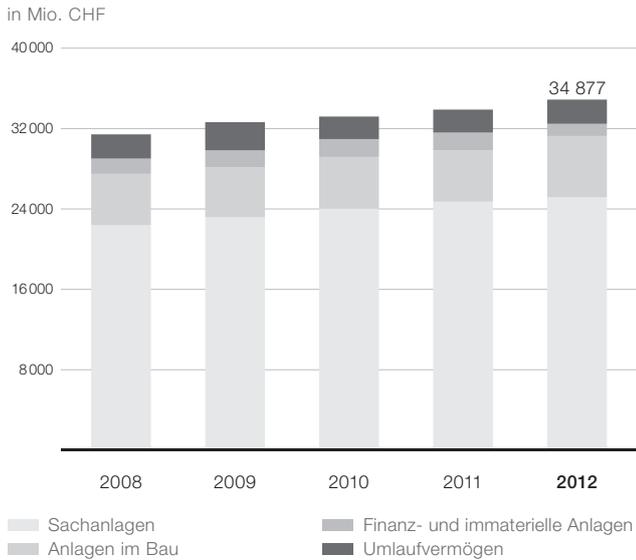
Die gestiegene Unterhaltstätigkeit erhöhte den Materialaufwand um CHF +12,5 Mio.

Finanzergebnis 2008–2012.

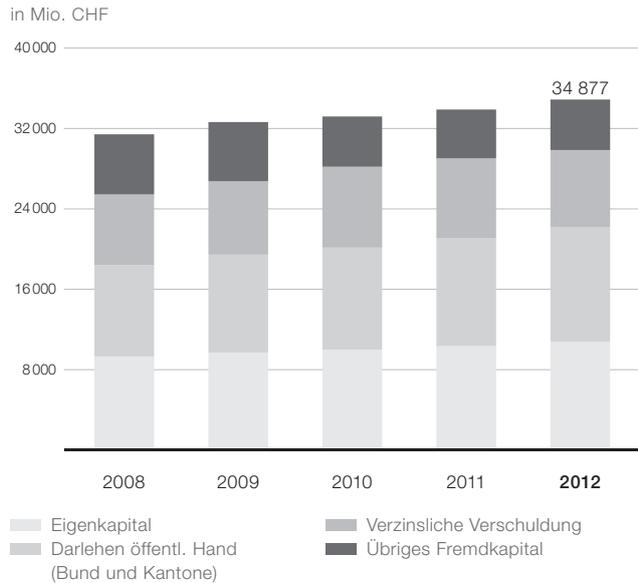


Im Jahr 2012 betrug das Finanzergebnis CHF –121,8 Mio. Bereinigt um Sondereinflüsse wie die vorzeitige Terminierung eines Leasinggeschäfts im Jahr 2011 (CHF –78,1 Mio.) stieg das Finanzergebnis im Vorjahresvergleich um CHF 79,8 Mio. Ursachen hierfür waren eine höhere Marktbewertung von Wertpapieren (CHF +27,5 Mio.) und geringere Fremdwährungsverluste (CHF +19,5 Mio.).

Bilanzstruktur Aktiven 2008–2012.



Bilanzstruktur Passiven 2008–2012.



Die Sachanlagen und Anlagen im Bau nahmen von CHF 27 485,3 Mio. im Jahr 2008 auf CHF 31 252,2 Mio. im Jahr 2012 (+3,3 % p. a.) zu. Der Anstieg im Geschäftsjahr um 4,8 % resultierte in erster Linie aus der Beschaffung von Doppelstockzügen, der Flottenmodernisierung und der Zunahme bei Immobilien, insbesondere neue Flächen an der Europaallee Zürich.

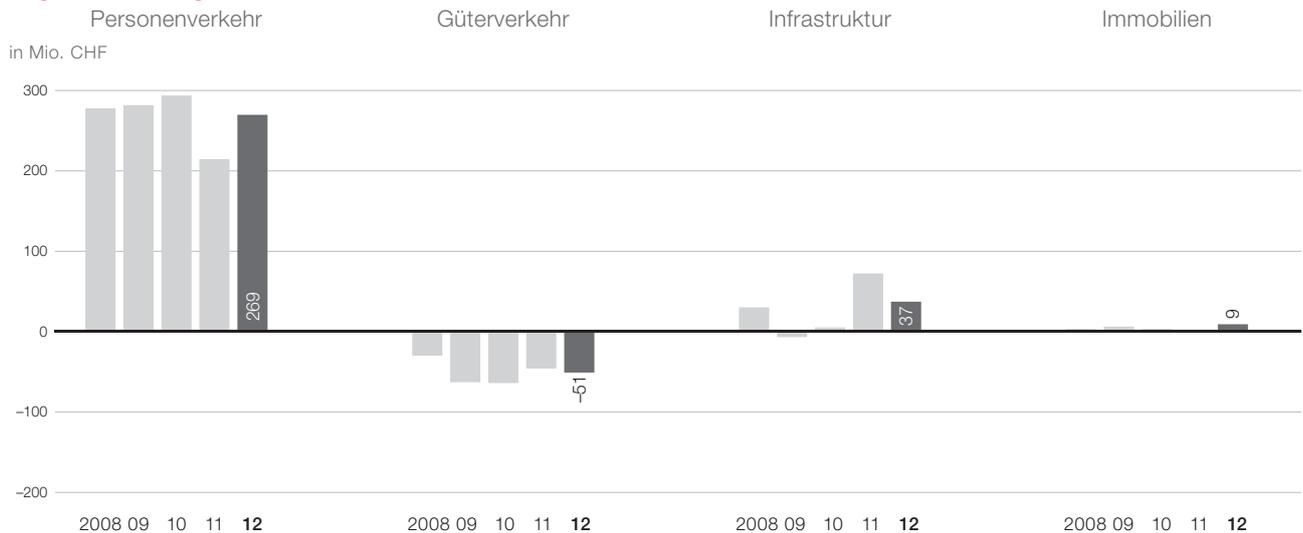
Der Rückgang bei den Finanz- und immateriellen Anlagen um CHF 568,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf den Verkauf der Hypotheken der Eisenbahner-Baugenossenschaften an die Pensionskasse der SBB zurückzuführen.

Das Umlaufvermögen stieg im Vorjahresvergleich um 5,4 %, insbesondere aufgrund des Anstiegs der flüssigen Mittel aus dem Verkauf der Hypotheken der Eisenbahner-Baugenossenschaften an die Pensionskasse der SBB. Die Forderungen und Abgrenzungen sanken insbesondere durch aktives Cash Management.

Die verzinsliche Nettoverschuldung (verzinsliche Finanzverbindlichkeiten abzüglich flüssiger Mittel sowie Wertschriften und kurzfristige Forderungen) sank im Vergleich zum Vorjahr um CHF 652,5 Mio. auf CHF 6,8 Mia. Damit betrug die verzinsliche Nettoverschuldung im abgelaufenen Jahr das 12,3-Fache des Betriebsergebnisses (EBIT) der SBB. Im Jahr 2011 betrug der Schuldendeckungsgrad (verzinsliche Nettoverschuldung dividiert durch EBIT inklusive Verkaufsgewinne aus Immobilien) noch 12,6.

Der Anstieg der Darlehen des Bundes und der Kantone beinhaltet die getätigten Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen.

Ergebnisse Segmente 2008–2012.



Personenverkehr.

Aufgrund der Tarifmassnahmen nahm der Verkehrsertrag im Jahr 2012 trotz rückläufiger Verkehrsnachfrage zu. Die Mehreinnahmen wurden weitgehend durch höhere Trassenkosten, vor allem Bahnstrom, und gestiegene Personalkosten für das erweiterte Leistungsangebot aufgezehrt. Das Finanzergebnis fiel insbesondere aufgrund von Fremdwährungseffekten besser aus als im Vorjahr. Insgesamt erzielte Personenverkehr ein Jahresergebnis von CHF 268,9 Mio. (+25,7 % gegenüber Vorjahr).

Güterverkehr.

Der Güterverkehr verzeichnete rückläufige Verkehrserträge aufgrund geringerer transportierter Mengen (CHF –17,9 Mio. gegenüber Vorjahr). Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds und dem Kapazitätsabbau in transportintensiven Industrien konnten die Umsätze bereinigt um den Effekt der dreimaligen Sperre der Gotthard-Bergstrecke auf Vorjahresniveau gehalten werden. Sanierungsmassnahmen führten zu einem tieferen Personal- und Sachaufwand. Das Jahresergebnis verschlechterte sich um CHF 5,2 Mio. auf CHF –51,2 Mio. im Jahr 2012.

Infrastruktur.

Infrastruktur erzielte 2012 ein Jahresergebnis von CHF 37,1 Mio. (–48,8 % gegenüber Vorjahr), davon Netz CHF –44,4 Mio. und Energie CHF 81,5 Mio.

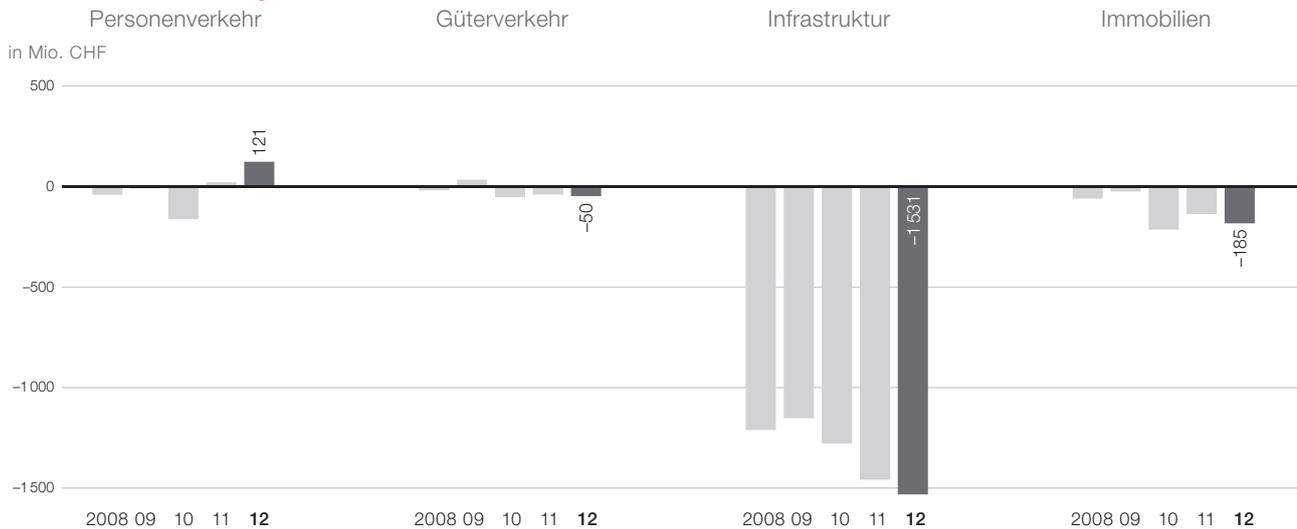
Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Netzzustandsbericht 2011 wurden Anstrengungen zur Stabilisierung des Nachholbedarfs im Unterhalt der Bahninfrastruktur unternommen und Mehrleistungen erbracht. Der Anteil der Anlagen in gutem oder sehr gutem Zustand stieg von 74 % auf 78 %. Dies bedingte eine Steigerung der Unterhaltskosten, die durch höhere Trassen-erträge und Effizienzsteigerungen nicht kompensiert werden konnten. Daraus resultierte ein nicht durch Beiträge des Bundes gedecktes negatives Jahresergebnis bei Netz in Höhe von CHF –44,4 Mio. (CHF –91,4 Mio. gegenüber Vorjahr).

Energie trug CHF 81,5 Mio. zum Jahresergebnis bei. Die Ergebnisverbesserung von CHF 56,1 Mio. gegenüber Vorjahr resultierte aus der Erhöhung des Absatzpreises für Bahnstrom um 1 Rp/kWh sowie einem erhöhten Energieverkauf am Markt aufgrund von Mehrproduktion infolge aussergewöhnlich hoher Wasserzuflüsse.

Immobilien.

Dank Inbetriebnahme neuer Flächen, u. a. der Europaallee in Zürich, und Mietermixoptimierungen wurden die Mieterträge gegenüber Vorjahr gesteigert. Es wurde ein Jahresergebnis von CHF 8,6 Mio. nach Ausgleichszahlungen erzielt. Das Jahresergebnis vor Ausgleichszahlungen betrug CHF 192,4 Mio. Davon flossen CHF 150,0 Mio. an Infrastruktur, der restliche Betrag wurde für Zins- und Amortisationsleistungen für die Sanierung der Pensionskasse verwendet.

Free-Cash-Flow-Segmente 2008–2012.

**Personenverkehr.**

Der Free Cash Flow im Geschäftsjahr betrug CHF 120,5 Mio. (CHF +101,0 Mio. gegenüber Vorjahr). Durch das gestiegene Jahresergebnis und aktives Cash Management, insbesondere durch die Anpassung von Abrechnungs- und Verbuchungsprozessen, wurde der höhere Geldabfluss aus Investitionstätigkeit (CHF -417,2 Mio. gegenüber Vorjahr) überkompensiert.

Güterverkehr.

Der gegenüber Vorjahr um CHF 8,1 Mio. geringere Free Cash Flow (CHF -49,9 Mio. im Jahr 2012) ist insbesondere durch das tiefere Jahresergebnis und den gegenüber Vorjahr höheren negativen Cash Flow aus Investitionstätigkeit begründet.

Infrastruktur.

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

Immobilien.

Trotz besserem Jahresergebnis vor Ausgleichszahlungen und aktivem Cash Management führte die gestiegene Investitionstätigkeit zu einem höheren negativen Free Cash Flow als im Vorjahr (CHF -185,2 Mio. gegenüber CHF -138,9 Mio. im Jahr 2011).

Ausblick.

In den nächsten Jahren wird die SBB ihre Leistungen kontinuierlich weiterentwickeln und das Angebot schrittweise ausbauen, insbesondere mit der Inbetriebnahme der Zürcher Durchmesserlinie (ab 2014), neuen Angeboten im Süden und im Grossraum Genf sowie der Nord-Süd-Verbindung durch den Gotthardbasistunnel (Ende 2016). Zudem werden für den vermehrten Unterhalt und zum Abbau des Nachholbedarfs zusätzliche Mittel benötigt.

Um die SBB wirtschaftlich nachhaltig weiterzuentwickeln und um die künftigen Belastungen, speziell im Personenverkehr, zu absorbieren, ist in schwieriger werdenden Zeiten finanzieller Handlungsspielraum nötig. In Anbetracht der wirtschaftlichen Ungewissheiten muss sich die SBB darauf vorbereiten, dass künftig möglicherweise weniger öffentliche Mittel für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen. Umso mehr muss die Produktivität gesteigert und vermehrt in ertragsstarke Bereiche investiert werden.

Zur Stärkung der Ertragskraft orientiert sich die SBB konsequent an der Steigerung des Kundennutzens. Neben zusätzlichen Erträgen im eigenwirtschaftlichen Personenfernverkehr ist die nachhaltige Sanierung des Güterverkehrs notwendig, um die künftigen Herausforderungen und den Ausbau der Leistung finanzieren zu können. Ausserdem sichern heutige Investitionen im Immobilienbereich die künftige Ertragskraft der SBB.

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

| Mio. CHF | Anmerkung | 2012 | 2011 |
|---|---------------|-----------------|----------|
| Betriebsertrag | | | |
| Verkehrserträge | 1 | 3 705,3 | 3 675,4 |
| Leistungen der öffentlichen Hand | 2 | 2 321,3 | 2 304,5 |
| Mieterträge Liegenschaften | 3 | 386,5 | 353,5 |
| Nebenerträge | 4 | 865,9 | 856,3 |
| Eigenleistungen | 5 | 889,5 | 832,1 |
| Total Betriebsertrag | | 8 168,5 | 8 021,7 |
| Betriebsaufwand | | | |
| Materialaufwand | 6 | -697,4 | -684,9 |
| Personalaufwand | 7 | -3 632,8 | -3 554,3 |
| Sonstiger Betriebsaufwand | 8 | -1 655,7 | -1 579,1 |
| Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen | 9, 21, 22, 23 | -1 691,8 | -1 673,8 |
| Total Betriebsaufwand | | -7 677,7 | -7 492,1 |
| Betriebsergebnis/EBIT | | 490,9 | 529,7 |
| Finanzergebnis | | | |
| Finanzertrag | 10 | 86,2 | 94,9 |
| Finanzaufwand | 11 | -207,9 | -345,0 |
| Ordentliches Ergebnis | | 369,1 | 279,5 |
| Betriebsfremdes Ergebnis | 12 | 65,3 | 66,9 |
| Gewinn vor Steuern | | 434,4 | 346,5 |
| Ertragsteuern | | | |
| Ertragsteuern | 13 | -11,8 | -6,6 |
| Minderheitsanteile | 14 | -0,1 | -1,1 |
| Konzerngewinn | | 422,5 | 338,7 |

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

| Mio. CHF | Anmerkung | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|-----------|-----------------|------------|
| Umlaufvermögen | | | |
| Flüssige Mittel | 15 | 809,3 | 282,2 |
| Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen | 16 | 2,0 | 188,1 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 17 | 595,0 | 805,1 |
| Andere Forderungen | 18 | 214,0 | 167,0 |
| Warenvorräte und angefangene Arbeiten | 19 | 353,6 | 316,8 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | 20 | 438,9 | 530,5 |
| Total Umlaufvermögen | | 2 412,8 | 2 289,7 |
| Anlagevermögen | | | |
| Finanzanlagen | 21 | 487,9 | 1 116,7 |
| Sachanlagen | 22 | 25 150,8 | 24 720,1 |
| Anlagen im Bau Sachanlagen | 22 | 6 101,4 | 5 090,6 |
| Immaterielle Anlagen | 23 | 723,8 | 663,6 |
| Total Anlagevermögen | | 32 463,9 | 31 591,1 |
| Total Aktiven | | 34 876,7 | 33 880,8 |

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

| Mio. CHF | Anmerkung | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|-----------|-----------------|------------|
| Fremdkapital | | | |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 24 | 271,1 | 582,6 |
| Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 25 | 46,9 | 55,6 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 26 | 921,1 | 745,1 |
| Andere kurzfristige Verbindlichkeiten | 27 | 195,2 | 176,6 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | 28 | 1 460,4 | 1 390,6 |
| Kurzfristige Rückstellungen | 29 | 247,2 | 269,4 |
| Total kurzfristiges Fremdkapital | | 3 142,0 | 3 219,9 |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 24 | 7 382,1 | 7 382,1 |
| Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 25 | 11 388,9 | 10 661,6 |
| Andere langfristige Verbindlichkeiten | 27 | 1 891,4 | 1 962,3 |
| Langfristige Rückstellungen | 29 | 308,9 | 310,5 |
| Total langfristiges Fremdkapital | | 20 971,3 | 20 316,5 |
| Total Fremdkapital | | 24 113,2 | 23 536,4 |
| Eigenkapital | | | |
| Gesellschaftskapital | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Kapitalreserven | | 2 069,1 | 2 069,1 |
| Gewinnreserven vor Konzerngewinn | | -814,2 | -1 152,9 |
| Konzerngewinn | | 422,5 | 338,7 |
| Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile | | 10 677,3 | 10 254,9 |
| Minderheitsanteile | 14 | 86,1 | 89,4 |
| Total Eigenkapital | | 10 763,5 | 10 344,3 |
| Total Passiven | | 34 876,7 | 33 880,8 |

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

| Mio. CHF | Anmerkung | 2012 | 2011 |
|---|-----------|-----------------|----------|
| Konzerngewinn | | 422,5 | 338,7 |
| Abschreibungen auf dem Anlagevermögen | | 1 704,9 | 1 647,3 |
| Wegfall/Verluste aus Wertbeeinträchtigungen | | -13,1 | 26,5 |
| Abnahme Rückstellungen | | -48,4 | -102,9 |
| Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge | | -129,2 | 25,8 |
| Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens | | -70,6 | -82,2 |
| Anteilige Gewinne aus Anwendung Equity-Methode | | -1,8 | -1,2 |
| Ergebnis Minderheitenanteile | | 0,1 | 1,1 |
| Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen | 30 | 503,8 | -67,2 |
| Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow) | | | |
| mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB | | 2 368,3 | 1 786,0 |
| Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB | | -932,2 | -901,0 |
| Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB | | 1 436,1 | 884,9 |
| Mittelabfluss aus Veränderungen des Konsolidierungskreises | | -1,5 | 0,0 |
| Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau | | -2 996,3 | -2 246,2 |
| Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen | | 89,4 | 91,1 |
| Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen | | -14,4 | -61,1 |
| Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen | | 945,5 | 72,9 |
| Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen | | -158,7 | -222,3 |
| Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen | | 0,5 | 0,4 |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit | | -2 135,6 | -2 365,3 |
| Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-Fonds-perdu-Mittel des Bundes | | 932,2 | 901,0 |
| Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | | 673,1 | 574,1 |
| Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten | | -564,3 | -227,3 |
| Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten | | 186,0 | 34,1 |
| Aufnahme von anderen langfristigen Verbindlichkeiten | | 2,0 | 3,1 |
| Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre | | -1,2 | -0,4 |
| Kapitalrückzahlungen an Minderheitsaktionäre | | -1,0 | 0,0 |
| Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit | | 1 226,8 | 1 284,5 |
| Total Geldfluss | | 527,2 | -195,8 |
| Flüssige Mittel per 1. Januar | | 282,2 | 479,4 |
| Fremdwährungsumrechnungsdifferenz | | -0,1 | -1,5 |
| Flüssige Mittel per 31. Dezember | | 809,3 | 282,2 |
| Veränderung flüssige Mittel | | 527,2 | -195,8 |

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Frei verfügbarer Cash Flow.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|---------------|----------|
| Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow) | 1 436,1 | 884,9 |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit | -2 135,6 | -2 365,3 |
| Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand | -699,5 | -1 480,3 |
| Geldfluss aus Finanzierung von Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand | 1 605,3 | 1 475,1 |
| Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand | 905,8 | -5,2 |
| Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen und Sanierung Pensionskasse | -378,5 | -190,6 |
| Total Geldfluss | 527,2 | -195,8 |

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. 2011 | 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 |
| Änderung Konsolidierungskreis | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,1 | -1,1 |
| Dividenden | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,2 | -1,2 |
| Veränderung Minderheiten | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,2 | -1,2 |
| Konzerngewinn | 0,0 | 0,0 | 422,5 | 0,0 | 422,5 | 0,1 | 422,6 |
| Eigenkapital per 31. 12. 2012 | 9 000,0 | 2 069,1 | -385,4 | -6,3 | 10 677,3 | 86,1 | 10 763,5 |

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

Anhang zur Konzernrechnung 2012.

Konsolidierungsgrundsätze.

Allgemeines.

Die für die vorliegende Konzernrechnung angewandten Grundsätze der Rechnungslegung und Berichterstattung erfüllen die Anforderungen des schweizerischen Aktienrechts und der Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER) und vermitteln ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Abschlussdatum.

Das Berichtsjahr umfasst für alle in die Konsolidierung einbezogenen 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.

Die Konzernrechnung umfasst die Jahresrechnungen 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 dem Beteiligungsverzeichnis auf Seite 118 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.

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. 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 Fremddanteilen am Eigenkapital und Erfolg der entsprechenden Gesellschaften.

Fremdwährungsumrechnung.

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

Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

| | Durchschnittskurs 2012 | Durchschnittskurs 2011 | Stichtagskurs 31.12.2012 | Stichtagskurs 31.12.2011 |
|-----|----------------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| EUR | 1,20 | 1,23 | 1,21 | 1,22 |
| GBP | 1,46 | 1,42 | 1,48 | 1,45 |

Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

Allgemeines.

Die Konzernrechnung basiert auf den nach einheitlichen Bewertungsgrundsätzen erstellten Jahresabschlüssen der Konzerngesellschaften. Es gilt der Grundsatz der Einzelbewertung von Aktiven und Passiven.

Umlaufvermögen.

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

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 und aufgrund von Erfahrungswerten Rechnung getragen.

Warenvorräte und angefangene Arbeiten, die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu 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 Nutzungsdauern 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 |
| Unterbau, Oberbau | 25–50 |
| 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.

Anlagewerte, die unter einem Leasingvertrag genutzt werden, aber 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.

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 Nutzungsdauern 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 zum Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

Fremdkapital.

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

Die **Finanzverbindlichkeiten** umfassen kommerzielle Darlehen sowie Vorschüsse von Dritten und vom Bund wie Bankschulden, Leasingverbindlichkeiten, Obligationenanleihen und 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.

Hierunter werden alle eingegangenen Verpflichtungen aufgeführt, 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 2012 ergeben sich keine Anpassungen der Konzernrechnung SBB.

0.2 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Seit dem 1. Januar 2012 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Teilverkauf Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern (Januar 2012); neu in den übrigen Beteiligungen enthalten
- Fusion SBB Transportpolizei Schweiz AG, Bern mit SBB AG, Bern (Mai 2012)
- Teilverkauf STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich (Mai 2012); neu mittels Equity-Methode erfasst
- Verkauf STC Switzerland Travel Centre Ltd., London (Mai 2012)
- Verkauf STC Switzerland Travel Center GmbH, Stuttgart (Mai 2012)
- Verkauf e-domizil AG, Zürich (Mai 2012)
- Kauf der Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, Vevey (Juli 2012)
- Liquidation der SBB Cargo S.r.l., Gallarate (November 2012)

1 Verkehrserträge.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Personenverkehr | 2 781,3 | 2 731,6 |
| davon Fernverkehr | 2 098,7 | 2 076,2 |
| davon Regionalverkehr | 682,6 | 655,5 |
| Güterverkehr | 783,7 | 808,2 |
| Betriebsleistungen | 62,4 | 62,3 |
| Infrastruktur (Trassenertrag) | 77,9 | 73,3 |
| Verkehrserträge | 3 705,3 | 3 675,4 |

Die Verkehrserträge erhöhten sich gesamthaft um CHF 29,9 Mio. (+0,8%).

Der Personenverkehrsertrag nahm aufgrund der Tarifmassnahmen und trotz rückläufigen Personenkilometern um CHF 49,7 Mio. (+1,8%) zu. Rückläufig war insbesondere der Freizeitverkehr. Der Pendlermarkt verzeichnete ein abgeschwächtes Wachstum.

Mehrere Sperrungen der Gotthard-Bergstrecke waren hauptverantwortlich für den Rückgang bei den Güterverkehrserträgen um CHF 24,5 Mio. (-3,0%). Bereinigt um die Ertragseinbussen aus den Gotthardsperrungen lagen die Güterverkehrserträge, trotz konjunkturell schwierigem Marktumfeld in Italien sowie Kapazitätsabbau in transportintensiven Industrien, auf Vorjahresniveau.

Höhere Deckungsbeiträge und Mehrverkehre im Personenverkehr sowie Preiserhöhungen für Bahnstrom führten zu einer Erhöhung der Trassenerträge.

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|----------------|----------------|
| Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV) | | |
| Bund | 276,5 | 250,4 |
| Kantone | 319,7 | 324,8 |
| Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr | 596,2 | 575,1 |
| Leistungen des Bundes an Infrastruktur der SBB AG aus der Leistungsvereinbarung | | |
| Abschreibung Infrastruktur | 932,2 | 901,0 |
| Nicht aktivierbare Investitionsanteile | 126,6 | 143,6 |
| Betriebsbeitrag Infrastruktur | 505,0 | 510,0 |
| Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung | 1 563,8 | 1 554,6 |
| Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen | | |
| Bund | 77,2 | 89,3 |
| Kantone | 17,7 | 14,2 |
| Total Leistungen an sonderfinanzierten Investitionen | 94,9 | 103,6 |
| Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV | | |
| Bund | 32,4 | 28,8 |
| Kantone | 11,8 | 8,8 |
| Total Abgeltungen für Infrastruktur der Tochtergesellschaften | 44,1 | 37,5 |
| Total Leistungen für die Bahninfrastruktur | 1 702,8 | 1 695,8 |
| Abgeltungen an Cargo für nicht alpenquerenden Schienengüterverkehr | 22,4 | 25,6 |
| Abgeltungen Bund für Abfederung der Frankenstärke | 0,0 | 7,9 |
| Total Leistungen für den Güterverkehr | 22,4 | 33,6 |
| Leistungen der öffentlichen Hand | 2 321,3 | 2 304,5 |

Die Abgeltungen für die bestellten Leistungen des Regionalen Personenverkehrs kompensieren die nicht durch die Reisenden gedeckten Kosten. Die Leistungsverbesserungen im Regionalen Personenverkehr wurden mit zusätzlichen CHF 21,1 Mio. (+3,7 %) abgegolten. Diese umfassten neues bzw. erneuertes Rollmaterial sowie einen leichten Angebotsausbau.

Die gesamten Leistungen der öffentlichen Hand für die Bahninfrastruktur blieben gegenüber dem Vorjahr stabil (+0,4 %).

Der Wegfall der Leistungen aus dem Programm des Bundes zur Abfederung der Frankenstärke sowie die Kürzung der Leistungen für den Wagenladungsverkehr infolge des Rückgangs der transportierten Mengen führten zu einer Abnahme der Abgeltungen an den Güterverkehr im Umfang von CHF 11,2 Mio. 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. (unverändert zum Vorjahr). 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.

3 Mieterträge Liegenschaften.

Neuvermietungen nach Abschluss der Aus- und Umbauprojekte an zentralen Lagen (Zürich Europaallee, Basel Südpark, Neuchâtel TransEurope), Mietermixoptimierungen und die Verbesserung der Attraktivität der Grossbahnhöfe führten zur Steigerung der Mieterträge um CHF 33,0 Mio. (+9,3 %).

4 Nebenerträge.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|--------------|--------------|
| Dienstleistungen | 226,7 | 263,6 |
| Wartungs- und Unterhaltsarbeiten | 47,2 | 57,7 |
| Erträge aus Vermietungen | 94,4 | 86,8 |
| Energieertrag | 66,3 | 57,5 |
| Geldwechsel | 41,2 | 41,5 |
| Provisionen | 77,7 | 77,4 |
| Drucksachen- und Materialverkäufe | 46,0 | 38,3 |
| Kostenbeteiligungen | 168,5 | 129,1 |
| Gewinn aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen | 6,0 | 18,3 |
| Übrige Nebenerträge | 91,6 | 86,1 |
| Nebenerträge | 865,9 | 856,3 |

Die Nebenerträge stiegen gegenüber dem Vorjahr um CHF 9,6 Mio. (+1,1 %) dank höheren Kostenbeteiligungen, Materialverkäufen, Erträgen aus Vermietungen (Fahrzeuge) und höherem Energieertrag.

Die Einführung der Billettpflicht im Fernverkehr führte zu einer Erhöhung der Kostenbeteiligungen von netto CHF 23,0 Mio.

Der Energieertrag stieg dank der Erhöhung des Absatzpreises für Bahnstrom sowie einem erhöhten Energieverkauf am Markt aufgrund höherer Wasserzuflüsse.

Demgegenüber gingen die Erträge aus Dienstleistungen infolge der Auslagerung des Incoming-Tourismusgeschäfts zurück. Die Verringerung der Erträge im Bereich der Wartungs- und Unterhaltsarbeiten resultierte aus dem Rückgang von Aufträgen zur Instandhaltung von Fahrzeugen.

5 Eigenleistungen.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|------------------------|--------------|--------------|
| Investitionsaufträge | 542,1 | 492,6 |
| Lageraufträge | 347,4 | 339,5 |
| Eigenleistungen | 889,5 | 832,1 |

Die Eigenleistungen erhöhten sich durch die Mehrleistungen, welche in den Investitionsvorhaben zum Ausbau und zum Ersatz der Bahninfrastruktur erbracht wurden. Ferner wurde die Aufarbeitung von Anlagenteilen für die Modernisierung und die Revision der Fahrzeuge beim Personenverkehr verstärkt.

6 Materialaufwand.

Infolge der verstärkten Instandhaltungsarbeiten für Fahrzeuge nahm der Materialaufwand um CHF 12,5 Mio. (+1,8 %) gegenüber dem Vorjahr zu.

7 Personalaufwand.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|----------------|----------------|
| Lohnaufwand | 2 936,3 | 2 848,6 |
| Sozialversicherungsaufwand | 505,8 | 510,1 |
| Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC) | 15,2 | 14,5 |
| Übriger Personalaufwand | 175,5 | 180,9 |
| Personalaufwand | 3 632,8 | 3 554,3 |

Der Lohnaufwand erhöhte sich um CHF 87,7 Mio. (+3,1 %). Treiber für diese Zunahme waren sowohl neu geschaffene Arbeitsplätze bei Infrastruktur und Personenverkehr als auch Lohnerhöhungen. Der Personalbestand erhöhte sich um 655 auf 29 240 Vollzeitstellen.

Die Arbeitgeberanteile der Sanierungsbeiträge für die PK SBB und die Erhöhung des Arbeitgebersparbeitrags von 2 % ab Oktober 2012 belasteten den Sozialversicherungsaufwand in der Höhe von CHF 53,6 Mio. (Vorjahr: CHF 43,8 Mio.). Zur Kompensation der Sanierungsbeiträge wurden im Berichtsjahr Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 in Anspruch genommen.

Der Übrige Personalaufwand war durch die Bildung und Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen beeinflusst.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|---|----------------|---------|
| Bahnbetriebsleistungen | 240,2 | 232,3 |
| Miete von Anlagen | 49,1 | 47,6 |
| Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz | 508,3 | 493,9 |
| Fahrzeugaufwand | 109,7 | 107,2 |
| Energieaufwand | 137,2 | 138,6 |
| Verwaltungsaufwand | 90,4 | 88,8 |
| Informatikaufwand | 222,7 | 208,0 |
| Werbeaufwand | 67,0 | 64,8 |
| Konzessionen, Abgaben, Gebühren | 80,1 | 81,4 |
| Verlust aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen | 0,8 | 3,0 |
| Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand | 83,9 | 83,4 |
| Übriger Betriebsaufwand | 66,1 | 30,1 |
| Sonstiger Betriebsaufwand | 1 655,7 | 1 579,1 |

Höhere Trassengebühren für die Bahninfrastruktur im Ausland sowie Mehrkosten für den Strassentransport (Bahnersatz) führten zu einem höheren Bahnbetriebsleistungsaufwand von CHF 7,9 Mio. (+3,4%).

Neubauten bei Immobilien sowie Mehrleistungen für das Facility Management beim Personenverkehr führten zur Zunahme der Fremdleistungen für Unterhalt und Reparaturen in der Höhe von CHF 14,4 Mio. (+2,9%).

Der höhere Informatikaufwand widerspiegelte die höheren Ausgaben für Informatikprojekte.

Der übrige Betriebsaufwand war um CHF 36,0 Mio. höher als im Vorjahr. Der Aufwand im Vorjahr war durch die einmalige Auflösung nicht mehr benötigter Versicherungsrückstellungen gemindert.

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes» enthaltenen Aufwendungen basieren auf den für die öffentlichen Transportunternehmungen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung mittels Pauschalsteuersätzen auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

9 Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|----------------|---------|
| Veränderungen Wertberichtigungen auf Finanzanlagen | 0,0 | 3,0 |
| Abschreibungen auf Sachanlagen | 1 549,5 | 1 536,7 |
| Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen | 98,2 | 83,6 |
| Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen | 44,1 | 50,5 |
| Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen | 1 691,8 | 1 673,8 |

Die Abschreibungen nahmen um CHF 18,0 Mio. (+1,1%) zu.

10 Finanzertrag.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|-------------|-------------|
| Finanzertrag Dritte | 13,0 | 28,2 |
| Finanzertrag assoziierte Gesellschaften | 1,5 | 1,9 |
| Finanz- und Beteiligungsertrag übrige Beteiligungen | 0,7 | 0,6 |
| Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften | 8,3 | 6,7 |
| Übriger Finanzertrag | 62,6 | 57,5 |
| Finanzertrag | 86,2 | 94,9 |

Der Finanzertrag Dritte umfasst die Zinserträge aus Bank- und Postguthaben. Der Rückgang bei der Position Finanzertrag Dritte von CHF 15,2 Mio. war durch den Verkauf von Finanzanlagen (Festgeldanlagen sowie Darlehen an die Eisenbahner-Baugenossenschaften) bedingt.

Die Zunahme beim übrigen Finanzertrag resultierte aus einer positiven Bewertungsanpassung von Finanzanlagen in der Höhe von CHF 27,5 Mio. (Vorjahr: CHF 12,0 Mio.). Demgegenüber standen tiefere Fremdwährungsgewinne. Diese lagen im Berichtsjahr bei CHF 21,2 Mio. (Vorjahr: CHF 40,2 Mio.).

11 Finanzaufwand.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|--------------|--------------|
| Finanzaufwand Dritte | 175,1 | 199,8 |
| Finanzaufwand Aktionär | 9,1 | 4,9 |
| Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften | 1,0 | 0,9 |
| Übriger Finanzaufwand | 22,7 | 139,5 |
| Finanzaufwand | 207,9 | 345,0 |

Die Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten führte zu einer tieferen Zinsbelastung.

Der übrige Finanzaufwand umfasste im Vorjahr Kosten für die vorzeitige Inanspruchnahme der Rückkaufsoption für geleaste Fahrzeuge im Betrag von CHF 78,1 Mio. Ferner reduzierten sich die Fremdwährungsverluste. Diese lagen im Berichtsjahr bei CHF 19,7 Mio. (Vorjahr: CHF 58,2 Mio.).

12 Betriebsfremdes Ergebnis.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|-------------|-------------|
| Gewinn aus Veräußerung von Immobilien | 65,4 | 67,1 |
| Verlust aus Veräußerung von Immobilien | -0,1 | -0,1 |
| Betriebsfremdes Ergebnis | 65,3 | 66,9 |

Der Erfolg aus der Veräußerung von Immobilien dient vollumfänglich der Verzinsung und Amortisation der für die Sanierung der Pensionskasse SBB aufgenommenen Darlehen.

13 Ertragssteuern.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|-------------------------|-------------|------------|
| Laufende Ertragssteuern | 15,8 | 6,6 |
| Latente Ertragssteuern | -4,0 | 0,0 |
| Ertragssteuern | 11,8 | 6,6 |

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von Tochtergesellschaften beträgt CHF 2,0 Mio. (Vorjahr: CHF 4,1 Mio.).

Mit Ausnahme der Nebenbetriebe und Liegenschaften, die nicht im Zusammenhang mit der konzessionierten Sporttätigkeit stehen, ist die SBB AG auf Bundes- und kantonaler Ebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit. Aufgrund der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) mussten zusätzliche Steuerabgrenzungen gebildet werden. Dadurch erhöhte sich der Ertragssteueraufwand insbesondere in der Division Immobilien.

14 Minderheitsanteile.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--------------------------------|-------------|-------------|
| Stand 1.1. | 89,4 | 79,5 |
| Änderung Konsolidierungskreis | -1,1 | 0,0 |
| Dividende | -1,2 | -0,4 |
| Veränderung Minderheitsanteile | -1,2 | 9,9 |
| Gewinnanteil | 0,1 | 1,1 |
| Fremdwährungsdifferenzen | 0,0 | -0,8 |
| Stand 31.12. | 86,1 | 89,4 |

Die Veränderung der Minderheitsanteile resultierte aus der Veräusserung der Tochtergesellschaften im Incoming-Tourismusgeschäft, der Akquisition der Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, Dividendenzahlungen sowie der Kapitalherabsetzung bei Euroswitch AG.

15 Flüssige Mittel.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|------------------------|--------------|--------------|
| Kasse | 45,2 | 44,3 |
| Post | 510,2 | 126,2 |
| Banken | 164,2 | 115,6 |
| Festgelder | 10,0 | 129,1 |
| Transferkonten | 79,8 | -132,9 |
| Flüssige Mittel | 809,3 | 282,2 |

16 Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen.

Im Vorjahr umfasste diese Position kurzfristige Festgeldanlagen und Baukredite an die Eisenbahner-Baugenossenschaften. Diese wurden an die Pensionskasse SBB verkauft (vgl. «Weitere Angaben» Abschnitt «Transaktionen mit nahestehenden Personen»).

17 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|--------------|--------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten | 603,1 | 807,4 |
| gegenüber assoziierten Gesellschaften | 42,6 | 33,3 |
| Wertberichtigungen | -50,6 | -35,6 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 595,0 | 805,1 |

Der tiefere Bestand der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist auf die Optimierung von Fakturierungs- und Verbuchungsprozessen beim Personenverkehr sowie auf den Zahlungseingang der im Vorjahr fakturierten Beiträge für den Bau der Durchmesserlinie Zürich zurückzuführen. Als Folge der Einführung der Billettpflicht im Fernverkehr nahmen die Bestände bei den Reisenden ohne gültigen Fahrausweis zu. Entsprechend mussten die Wertberichtigungen erhöht werden.

18 Andere Forderungen.

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

19 Warenvorräte und angefangene Arbeiten.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|--------------|--------------|
| Warenvorräte | 494,7 | 492,0 |
| Angefangene Arbeiten | 56,4 | 22,8 |
| Wertberichtigungen | -197,5 | -198,0 |
| Warenvorräte und angefangene Arbeiten | 353,6 | 316,8 |

In den Angefangenen Arbeiten sind CHF 6,6 Mio. Anzahlungen für Kundenaufträge enthalten.

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.

21 Finanzanlagen.

| Mio. CHF | Wertschriften | Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften | Darlehen gegenüber Dritten | Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften | Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen | Total |
|----------------------------------|---------------|--|----------------------------|--|-----------------------------------|----------------|
| Nettobuchwert 1.1.2011 | 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 |
| Anschaffungswerte | | | | | | |
| Stand 1.1.2012 | 283,2 | 126,0 | 693,7 | 47,9 | 2,3 | 1 153,2 |
| Bewertungsänderung | 89,6 | 1,8 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 92,6 |
| Zugänge | 1,1 | 1,3 | 19,8 | 0,0 | 0,0 | 22,1 |
| Abgänge | -132,0 | -2,3 | -626,2 | -1,4 | -0,2 | -762,0 |
| Umbuchungen | 0,0 | 0,0 | -6,6 | 0,0 | 0,0 | -6,6 |
| Stand 31.12.2012 | 241,9 | 126,8 | 81,9 | 46,5 | 2,1 | 499,2 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | |
| Stand 1.1.2012 | -9,7 | 0,0 | -25,8 | 0,0 | -1,0 | -36,4 |
| Abgänge | 0,3 | 0,0 | 24,9 | 0,0 | 0,0 | 25,2 |
| Stand 31.12.2012 | -9,4 | 0,0 | -0,9 | 0,0 | -1,0 | -11,3 |
| Nettobuchwert 31.12.2012 | 232,5 | 126,8 | 81,0 | 46,5 | 1,1 | 487,9 |

In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 37,9 Mio. (Vorjahr: CHF 36,8 Mio.) enthalten.

Die Wertschriften des Anlagevermögens beinhalten langfristig strukturierte Finanzanlagen, die im Zusammenhang mit Rückkaufoptionen in den Leasingverbindlichkeiten stehen. Diese verzeichneten eine höhere Marktbewertung von CHF 89,6 Mio. Davon waren CHF 62,1 Mio. nicht erfolgswirksam, da die dazugehörigen Leasingverbindlichkeiten kongruent abgebildet wurden. Bei Finanzanlagen, denen keine Rückkaufoptionen gegenüberstehen, betrug die erfolgswirksame Aufwertung CHF 27,5 Mio. (Vorjahr: CHF 12,0 Mio.).

Die Baukredite und Hypotheken an die Eisenbahner-Baugenossenschaften wurden zu marktüblichen Konditionen an die Pensionskasse SBB verkauft (vgl. «Weitere Angaben» Abschnitt «Transaktionen mit nahestehenden Personen»).

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

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften.

| | Anteiliges Eigenkapital |
|-----------------------------------|-------------------------|
| Nettobuchwert 1. 1. 2012 | 126,0 |
| Zugang | 1,3 |
| Erhaltene Dividenden | -5,5 |
| Anteile am Ergebnis | 7,3 |
| Abgänge | -2,3 |
| Nettobuchwert 31. 12. 2012 | 126,8 |

Der Zugang von CHF 1,3 Mio. stammte aus dem Teilverkauf der STC Travel Centre AG. Der SBB Anteil an dieser Gesellschaft reduzierte sich von 57,0 % auf 24,0 %.

Die Abgänge betreffen die Tiefgarage Bahnhofplatz AG Luzern und e-domizil AG.

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 1.1.2011 | 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 |
| Anschaffungswerte | | | | | | | | |
| Stand 1.1.2012 | 14 734,1 | 20 072,4 | 6 146,5 | 1 626,2 | 4 264,4 | 46 843,5 | 5 096,2 | 51 939,8 |
| Änderung Konsolidierungskreis | 0,0 | 10,9 | -0,7 | 0,6 | 0,4 | 11,2 | 0,9 | 12,0 |
| Investitionen | 5,1 | 0,0 | 2,2 | 0,0 | 0,2 | 7,5 | 3 040,3 | 3 047,8 |
| Abgänge Anlagen | -247,0 | -169,8 | -98,4 | -17,2 | -16,3 | -548,7 | -0,2 | -548,9 |
| Umbuchungen | 882,3 | 745,9 | 235,7 | 5,1 | 159,3 | 2 028,3 | -2 030,2 | -1,8 |
| Stand 31.12.2012 | 15 374,5 | 20 659,4 | 6 285,3 | 1 614,6 | 4 408,0 | 48 341,8 | 6 107,0 | 54 448,8 |
| davon Leasing | 659,8 | | | | | 659,8 | | 659,8 |
| davon Renditeobjekte | | | | 106,9 | 70,8 | 177,6 | | 177,6 |
| davon unbebaute Grundstücke | | | | 50,2 | | 50,2 | | 50,2 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | | | |
| Stand 1.1.2012 | -8 550,1 | -7 511,3 | -4 057,1 | -22,7 | -1 982,2 | -22 123,4 | -5,6 | -22 129,0 |
| Änderung Konsolidierungskreis | 0,0 | -4,0 | 0,6 | 0,0 | -0,1 | -3,5 | 0,0 | -3,5 |
| Planmässige Abschreibungen | -513,3 | -680,2 | -265,9 | 0,0 | -103,2 | -1 562,7 | 0,0 | -1 562,7 |
| Wertbeeinträchtigungen | -0,1 | -1,6 | 0,1 | 14,9 | -0,1 | 13,2 | 0,0 | 13,2 |
| Abgänge | 239,4 | 136,8 | 93,7 | 0,6 | 13,5 | 484,0 | 0,0 | 484,0 |
| Umbuchungen | -0,1 | 3,9 | 10,7 | 0,0 | -13,1 | 1,4 | 0,0 | 1,4 |
| Stand 31.12.2012 | -8 824,3 | -8 056,5 | -4 217,8 | -7,3 | -2 085,2 | -23 191,0 | -5,6 | -23 196,6 |
| davon Leasing | -394,7 | | | | | -394,7 | | -394,7 |
| davon Renditeobjekte | | | | | -9,0 | -9,0 | | -9,0 |
| davon unbebaute Grundstücke | | | | -1,0 | | -1,0 | | -1,0 |
| Nettobuchwert 31.12.2012 | 6 550,2 | 12 602,9 | 2 067,5 | 1 607,4 | 2 322,8 | 25 150,8 | 6 101,4 | 31 252,2 |

In den Anlagen im Bau sind CHF 782,4 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 853,7 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen vom Bund für Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in der Höhe von CHF 68,7 Mio. (Vorjahr: CHF 68,2 Mio.) enthalten.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten:

Insgesamt wurden Anlagen im Bau in der Höhe von CHF 51,5 Mio. eingebucht (Vorjahr: CHF 22,4 Mio.), hiervon wurden Anlagen in der Höhe von CHF 34,8 Mio. an die zb Zentralbahn AG (Tieflegung Zufahrt Bahnhof Luzern) zusammen mit einem Bundesdarlehen übertragen.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 15,9 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 18,3 Mio.).

Angaben zur Wertbeeinträchtigung: Die Bildung und die Auflösung von Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen nach Swiss GAAP FER 18.

Der Anstieg des Sachanlagenwertes war in erster Linie auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen (Oberbauerneuerungen, Durchmesserlinie Zürich, Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz in der Ostschweiz), auf die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Regional- und Fernverkehr, auf die Modernisierung von Rollmaterial sowie auf den Neu- und Umbau von Anlageobjekten und Bahnhöfen (Zürich Europaallee, Basler Südpark, RailCitys) zurückzuführen.

23 Immaterielle Anlagen.

| Mio. CHF | Goodwill | Rechte | Software | Anlagen im Bau | Total |
|-----------------------------------|--------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| Nettobuchwert 1. 1. 2011 | 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 |
| Anschaffungswerte | | | | | |
| Stand 1. 1. 2012 | 11,5 | 248,4 | 723,3 | 292,6 | 1 275,7 |
| Änderung Konsolidierungskreis | -1,0 | -0,2 | -2,6 | -0,2 | -4,0 |
| Zugänge | 0,1 | 0,1 | 1,2 | 157,4 | 158,8 |
| Abgänge | 0,0 | -0,1 | -73,1 | 0,0 | -73,3 |
| Umbuchungen | -0,5 | 4,2 | 92,8 | -95,0 | 1,4 |
| Stand 31. 12. 2012 | 10,0 | 252,3 | 741,5 | 354,8 | 1 358,6 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | |
| Stand 1. 1. 2012 | -11,3 | -114,1 | -486,7 | 0,0 | -612,1 |
| Änderung Konsolidierungskreis | 1,0 | 0,2 | 2,4 | 0,0 | 3,6 |
| Planmässige Abschreibungen | -0,2 | -10,4 | -87,5 | 0,0 | -98,1 |
| Wertbeeinträchtigungen | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -0,1 |
| Abgänge | 0,0 | 0,1 | 72,6 | 0,0 | 72,8 |
| Umbuchungen | 0,5 | 0,0 | -1,4 | 0,0 | -0,9 |
| Stand 31. 12. 2012 | -10,0 | -124,2 | -500,7 | 0,0 | -634,9 |
| Nettobuchwert 31. 12. 2012 | 0,0 | 128,2 | 240,8 | 354,8 | 723,8 |

In den Anlagen im Bau sind CHF 103,1 Mio. Anzahlungen enthalten (unverändert zum Vorjahr).

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 Finanzverbindlichkeiten.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|----------------|----------------|
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | | |
| Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten | 271,1 | 582,6 |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | | |
| Bankverbindlichkeiten | 2 076,8 | 2 325,1 |
| Leasingverbindlichkeiten | 833,6 | 906,3 |
| Obligationenanleihen | 150,0 | 150,0 |
| Personalkasse | 1 738,7 | 1 659,9 |
| Darlehen von Dritten | 29,5 | 27,5 |
| Darlehen von Bund (kommerziell) | 890,0 | 590,0 |
| Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen | 1 663,5 | 1 723,3 |
| Total langfristige Finanzverbindlichkeiten | 7 382,1 | 7 382,1 |
| Finanzverbindlichkeiten | 7 653,2 | 7 964,6 |

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 253,0 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert. Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF -64,8 Mio. (Vorjahr: CHF -101,2 Mio.).

Die verzinsliche Verschuldung konnte im Berichtsjahr um CHF 311,4 Mio. auf CHF 7 653,2 Mio. reduziert werden.

Im Rahmen der ordentlichen Amortisationen von Leasingverbindlichkeiten wurden CHF 322,9 Mio. zurückbezahlt. Die Leasingverbindlichkeiten dienen der Finanzierung von Fahrzeugen im Personenverkehr.

Im Weiteren konnten die Bankverbindlichkeiten, insbesondere gegenüber EUROFIMA, um CHF 312,6 Mio. abgebaut werden.

Demgegenüber stand die Erhöhung der rückzahlbaren und verzinslichen (kommerziellen) Darlehen des Bundes zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit um CHF 300,0 Mio.

Das PK-Darlehen nahm um CHF 59,8 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 zediert.

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

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Personalkasse beinhalten Sparguthaben von aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden der SBB.

25 Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|-----------------|-----------------|
| Kurzfristige Darlehen | | |
| Darlehen von Bund (unverzinst) | 0,3 | 0,4 |
| Darlehen von Kantonen (unverzinst) | 46,6 | 55,2 |
| Total kurzfristige Darlehen | 46,9 | 55,6 |
| Langfristige Darlehen | | |
| Darlehen von Bund (unverzinst) | 10 436,8 | 9 829,8 |
| Darlehen von Kantonen (verzinst) | 15,9 | 15,9 |
| Darlehen von Kantonen (unverzinst) | 936,2 | 815,9 |
| Total langfristige Darlehen | 11 388,9 | 10 661,6 |
| Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 11 435,7 | 10 717,1 |

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

Die Zunahme der unverzinsten Darlehen gegenüber Kantonen betrifft die Durchmesserlinie Zürich, die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) und weitere Projekte zur Entlastung der Agglomerationsverkehre.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|-----------------|-----------------|
| Variabel verzinsliche Darlehen Infrastruktur Grundbedarf | 3 245,4 | 3 060,7 |
| Variabel verzinsliche Darlehen FinöV-Fonds | 6 256,1 | 6 110,6 |
| Variabel verzinsliche Darlehen Infrastrukturfonds | 632,1 | 416,3 |
| Variabel verzinsliche Darlehen von Tochtergesellschaften | 303,5 | 242,5 |
| Kommerzielle Darlehen (siehe Anmerkung 24) | 890,0 | 590,0 |
| Total | 11 327,1 | 10 420,2 |

Das Darlehen zur Deckung des Grundbedarfs der Infrastruktur hat im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2011–2012 um CHF 184,7 Mio. (Vorjahr: CHF 159,5 Mio.) zugenommen. Damit werden kleinere Erweiterungsinvestitionen finanziert.

Die Erhöhung des Darlehens aus dem FinöV-Fonds resultierte primär aus der Zunahme der Sonderfinanzierungen für die Investitionen zur Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz (HGV), die Alptransit-Zufahrten und verschiedene Projekte im Rahmen der zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB).

Investitionen in Agglomerationsprojekte, insbesondere in die Durchmesserlinie Zürich und das Projekt CEVA im Grossraum Genf, führten zur Zunahme der Darlehen aus dem Infrastrukturfonds.

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

Zur Finanzierung der Investitionstätigkeit wurden zusätzliche kommerzielle Darlehen des Bundes im Umfang von CHF 300,0 Mio. aufgenommen.

26 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|--------------|--------------|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten | 920,0 | 744,3 |
| gegenüber assoziierten Gesellschaften | 1,2 | 0,8 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 921,1 | 745,1 |

Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten war primär auf die höhere Bautätigkeit sowie auf höhere Verbindlichkeiten gegenüber konzessionierten Transportunternehmen zurückzuführen.

27 Andere Verbindlichkeiten.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|----------------|----------------|
| Andere kurzfristige Verbindlichkeiten | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen | 128,2 | 117,1 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 67,0 | 59,5 |
| Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten | 195,2 | 176,6 |
| Andere langfristige Verbindlichkeiten | | |
| Langfristige Erlösabgrenzungen | 102,4 | 107,3 |
| Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 | 1 789,1 | 1 855,1 |
| Total andere langfristige Verbindlichkeiten | 1 891,4 | 1 962,3 |
| Andere Verbindlichkeiten | 2 086,6 | 2 139,0 |

Im Rahmen der Sanierung der Pensionskasse wurden im Umfang der Sanierungsleistungen in der Höhe von CHF 66,0 Mio. (Vorjahr: CHF 31,9 Mio.) Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 in Anspruch genommen.

28 Passive Rechnungsabgrenzung.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Abgrenzung Fahrausweise | 652,2 | 674,8 |
| Abgrenzung Zinsaufwendungen | 30,6 | 38,8 |
| Übrige Abgrenzungen | 777,6 | 677,0 |
| Passive Rechnungsabgrenzung | 1 460,4 | 1 390,6 |

Die Position «Abgrenzung Fahrausweise» umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der im Umlauf befindlichen General-, Halbtax- und Streckenabonnemente sowie die Abgrenzung von Mehrfahrtenkarten.

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.

29 Rückstellungen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| Kurzfristige Rückstellungen | 247,2 | 269,4 |
| Langfristige Rückstellungen | 308,9 | 310,5 |
| Rückstellungen | 556,1 | 580,0 |

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 1.1.2011 | 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 |
| Bestand 1.1.2012 | 0,4 | 56,1 | 203,4 | 98,2 | 59,8 | 7,0 | 155,1 | 580,0 |
| Änderung Konsolidierungskreis | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,3 |
| Bildung | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 2,3 | 22,2 | 0,0 | 81,3 | 105,8 |
| Inanspruchnahme | 0,0 | -3,7 | -5,9 | -4,9 | -22,8 | -2,9 | -56,5 | -96,7 |
| Auflösung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -8,8 | -1,1 | -22,0 | -32,0 |
| Umbuchung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,7 | 0,0 | -0,7 |
| Bestand 31.12.2012 | 0,5 | 52,4 | 197,5 | 95,3 | 50,3 | 2,2 | 157,8 | 556,1 |
| davon kurzfristig | 0,0 | 5,5 | 16,2 | 95,3 | 25,9 | 0,0 | 104,3 | 247,2 |
| davon langfristig | 0,5 | 46,9 | 181,3 | 0,0 | 24,5 | 2,2 | 53,5 | 308,9 |

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 2012 wurden CHF 3,7 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet.

Zur Sanierung des Energiebereichs wurden im Berichtsjahr CHF 5,9 Mio. der Rückstellung in Anspruch genommen.

Für Restrukturierungsprojekte in der Division Güterverkehr und beschlossene Massnahmen zur Umsetzung der neuen Finanzorganisation SBB wurden CHF 22,2 Mio. Restrukturierungsrückstellungen gebildet. Für laufende Restrukturierungen, vor allem bei den Divisionen Güterverkehr und Personenverkehr, wurden CHF 22,8 Mio. in Anspruch genommen. Insgesamt wurden nicht mehr benötigte Rückstellungen in der Höhe von CHF 8,8 Mio. aufgelöst.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden im Jahr 2012 wurden CHF 48,1 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 51,9 Mio. verwendet. Versicherungsrückstellungen in der Höhe von CHF 20,2 Mio. wurden dank günstigeren Schadenabwicklungen aufgelöst.

30 Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|--------------|--------------|
| Abnahme/Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 206,5 | -38,6 |
| Zunahme/Abnahme Warenvorräte und angefangene Arbeiten | -22,3 | 16,5 |
| Abnahme/Zunahme übriges Umlaufvermögen | 46,4 | -40,8 |
| Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 180,3 | -54,9 |
| Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | 92,9 | 50,6 |
| Veränderung Nettoumlaufvermögen | 503,8 | -67,2 |

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

| Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR) | Nominalwert | Verwendungs- verzicht | Bilanz | Bildung 2012 | Bilanz | Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand | Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand |
|-----------------------------------|-------------|--------------------------|------------|-----------------|------------|---|---|
| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2012 | 31.12.2012 | | 31.12.2011 | 2012 | 2011 |
| Vorsorgeeinrichtungen | 1,8 | -1,0 | 0,8 | 0,0 | 0,8 | 0,0 | 0,0 |
| Total | 1,8 | -1,0 | 0,8 | 0,0 | 0,8 | 0,0 | 0,0 |

| 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 | 31.12.2012 | 31.12.2012 | 31.12.2011 | | | 2012 | 2011 |
| Patronale Fonds | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,2 | -0,2 | -0,1 |
| Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,1 | -1,1 | -1,1 |
| Vorsorgepläne mit Überdeckung ¹ | 5,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -9,6 | -9,6 | -10,6 |
| Vorsorgepläne mit Unterdeckung | -132,0 | -1 789,1 | -1 855,1 | 66,0 | -317,1 | -251,1 | -257,4 |
| Total | -126,5 | -1 789,1 | -1 855,1 | 66,0 | -328,0 | -261,9 | -269,1 |

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

Zur Sanierung der Pensionskasse SBB (PK SBB) besteht ein umfassendes Sanierungskonzept. Dieses 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 leistete in den Jahren 2007 und 2010 einmalige Sanierungsbeiträge zugunsten der PK SBB in der Höhe von gesamthaft CHF 2431 Mio. Die erste Sanierungsleistung erfolgte dabei über eine Zahlung von CHF 1493 Mio. im Jahr 2007 und die zweite 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 (unverändert zum Vorjahr).

2. Pfeiler, Sanierungsanteil durch die Versicherten: Die Versicherten mussten massgebliche Leistungsabbauten hinnehmen, indem die PK vom Leistungs- auf das Beitragsprimat umgestellt und das Rentenzielalter von 63,5 auf 65 Jahre erhöht wurden. Das Sparkapital wurde im Jahr 2009 nicht und in den Jahren 2007/2008 sowie ab 2010 nur mit der Mindestverzinsung gemäss BVG verzinst. Die Versicherten leisten weiterhin paritätische Sanierungsbeiträge von 2,5 % des beitragspflichtigen Lohns. Die Rentner verzichten seit 2005 auf einen Teuerungsausgleich auf den Renten.

3. Pfeiler, Sanierungsanteil des Bundes: Dieser Pfeiler des Sanierungskonzeptes beruht auf dem Sanierungsbeitrag des Bundes. Die Räte verabschiedeten 2011 den Bundesbeitrag von CHF 1148 Mio. Dieser wurde Ende Dezember 2011 an die PK SBB überwiesen.

Der Deckungsgrad der PK SBB erhöhte sich dank den Sanierungsleistungen und der guten Anlagerendite im Jahr 2012 per 31. Dezember 2012 auf 99,1 % (Vorjahr 96,4 %). Trotz dieses Anstieges ist die Pensionskasse weiterhin nicht nachhaltig saniert. 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 | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|-----------|-----------------|-----------------|
| Finanzverbindlichkeiten | 24 | 7 653,2 | 7 964,6 |
| Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur | 25 | 11 435,7 | 10 717,1 |
| Total Finanzverbindlichkeiten | | 19 089,0 | 18 681,8 |
| ./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen | | -811,3 | -470,2 |
| Nettoverschuldung | | 18 277,7 | 18 211,6 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr | | 66,1 | 504,5 |

Die Nettoverschuldung nahm im Berichtsjahr um CHF 66,1 Mio. (+0,4 %) zu. Die Zunahme umfasste insbesondere Darlehen von Bund und Kantonen, die Mittel im Umfang von CHF 718,6 Mio. für die Finanzierung von bestellten Infrastrukturprojekten zur Verfügung stellten.

Weitere Angaben.

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

| Mio. CHF | | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|--|----------------|----------------|
| Bürgschaften, Garantieverpflichtungen | | 4,0 | 7,1 |
| Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge | | 1 771,5 | 1 799,1 |
| Weitere quantifizierbare Verpflichtungen | | 265,9 | 271,5 |
| Total | | 2 041,4 | 2 077,8 |

Die SBB haben als Sicherheit für Kredite von EUROFIMA Fahrzeuge zum Nettobuchwert von CHF 1771,5 Mio. in die Finanzierung eingebunden.

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

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

| Mio. CHF | | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|-------------------------------|--|----------------|----------------|
| Investitionsverpflichtungen | | 5 406,8 | 5 913,4 |
| Energieabnahmeverpflichtungen | | 1 500,2 | 1 170,8 |
| Übrige | | 933,6 | 943,1 |
| Total | | 7 840,6 | 8 027,4 |

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 Abnahme von CHF 506,6 Mio. (-8,6 %) bei den Investitionsverpflichtungen ist im Wesentlichen auf tiefere Verpflichtungen aus Fahrzeugbeschaffungen des Personenverkehrs und Infrastrukturprojekten zurückzuführen.

Die Energieabnahmeverpflichtungen stiegen um CHF 329,4 Mio., hauptsächlich aufgrund neuer Lieferungsverträge mit Wasserkraftwerken.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---------------------------------|------------|------------|
| Fällig innerhalb eines Jahres | 1,7 | 5,1 |
| Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren | 0,9 | 1,9 |
| Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren | 0,6 | 0,7 |
| Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren | 0,0 | 0,1 |
| Total | 3,2 | 7,7 |

Eventualforderungen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|----------------|----------------|
| Erhaltene Bürgschaften und Garantieforderungen | 1 792,3 | 1 452,4 |
| Total | 1 792,3 | 1 452,4 |

Die Zunahme beruht hauptsächlich auf Gewährleistungsgarantien im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen.

Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--------------------------------|----------------|----------------|
| Kurzfristige Verbindlichkeiten | 4,5 | 2,2 |
| Langfristige Verbindlichkeiten | 1 663,5 | 1 723,3 |
| Total | 1 668,0 | 1 725,4 |

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 59,8 Mio. geleistet.

Obligationenanleihen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|--------------|--------------|
| 2,375 %-Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2006 bis 2018 | 150,0 | 150,0 |
| Total | 150,0 | 150,0 |

Transaktionen mit nahestehenden Personen.

Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100% der Aktien der SBB AG. Zu den Transaktionen mit dem Aktionär verweisen wir auf die Übersicht betreffend die Leistungen der öffentlichen Hand.

Verkauf des Baukredite- und Hypothekenportfolios Eisenbahner-Baugenossenschaften (EBG) an die Pensionskasse SBB.

Die Baukredite und Hypotheken, welche die SBB den diversen Baugenossenschaften gewährte, wurden zu marktüblichen Konditionen und mit Wirkung zum 1. Juli 2012 an die Pensionskasse SBB verkauft. Dieser Verkauf basierte auf dem Vertrag zwischen der Pensionskasse SBB und SBB AG vom 11. Juli 2012. Für die gesamte Transaktion bezahlte die Pensionskasse der SBB AG CHF 641,5 Mio.

Die SBB AG stellt eine Garantie zugunsten der Pensionskasse SBB für kritische Hypothekendarlehen (bis 31. 12. 2022) und für die übertragenen Baukredite.

Übersicht öffentliche Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 2647,2 Mio. (Vorjahr: CHF 2452,8 Mio.) vom Bund 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 | 2012 | 2011 |
|--|----------------|----------------|
| Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV) | 276,5 | 250,4 |
| Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen | 932,2 | 901,0 |
| Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile | 126,6 | 143,6 |
| Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag | 505,0 | 510,0 |
| Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen | 77,2 | 89,3 |
| Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV | 32,4 | 28,8 |
| Abgeltungen an Cargo für nicht alpenquerenden Schienengüterverkehr | 22,4 | 25,6 |
| Abgeltungen Bund für Abfederung der Frankenstärke | 0,0 | 7,9 |
| Total erfolgswirksame Leistungen Bund | 1 972,2 | 1 956,7 |
| Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 606,9 | 427,9 |
| A-fonds-perdu-Beiträge FinöV-Fonds Lärmschutz/Behindertengleichstellungsgesetz | 68,7 | 68,2 |
| Total Leistungen Bund | 2 647,7 | 2 452,8 |
| Zusätzlich haben die SBB von den Kantonen erhalten: | | |
| Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr | 319,7 | 324,8 |
| Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen | 17,7 | 14,2 |
| Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV | 11,8 | 8,8 |
| Total erfolgswirksame Leistungen Kantone | 349,1 | 347,8 |
| Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 111,7 | 146,1 |
| Total Leistungen Kantone | 460,9 | 493,9 |
| Total Leistungen der öffentlichen Hand | 3 108,6 | 2 946,7 |

Für Detailangaben zu den Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verweisen wir auf die Aufstellung in Anmerkung 25. 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 im Berichtsjahr Termingeschäfte eingesetzt.

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

| Instrument | Motiv | Kontrakt- | Werte | Werte | Kontrakt- | Werte | Werte |
|-------------------|-------------|----------------|-------------|--------------|----------------|-------------|--------------|
| | | volumen | aktiv | passiv | volumen | aktiv | passiv |
| Mio. CHF | | 31.12.2012 | 31.12.2012 | 31.12.2012 | 31.12.2011 | 31.12.2011 | 31.12.2011 |
| Währungen | Absicherung | 590,7 | 11,0 | 9,2 | 250,8 | 1,1 | 13,7 |
| Zinsen | Absicherung | 1 498,8 | 8,1 | 334,1 | 2 229,0 | 9,8 | 431,2 |
| Übrige Basiswerte | Absicherung | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 8,5 | 0,0 | 0,0 |
| Total | | 2 090,0 | 19,1 | 343,4 | 2 488,3 | 10,9 | 444,9 |

Aufgrund der weiterhin tiefen Langfristzinsen und der Unsicherheiten bezüglich der mittel- und langfristigen Entwicklung verfolgen die SBB unverändert eine vorsichtige Finanzierungspolitik.

Neue Finanzierungen wurden ausschliesslich in Form von langfristigen Festzinskrediten aufgenommen. Variabel verzinsliche Finanzierungen wurden weiterhin über Zinssatzswaps abgesichert.

Die gegenüber zum Vorjahr tieferen negativen Werte der Zinsabsicherungsinstrumente stammten aus dem tieferen Kontraktvolumen. Diese Abnahme war massgeblich durch die Auflösung von Zinsabsicherungsinstrumenten beeinflusst, die zur Absicherung des an die Pensionskasse SBB verkauften Hypothekenportfolios dienten. Die anhaltend tiefen langfristigen Zinsen in der Schweiz sind weiterhin für die negative Bewertung der verbleibenden Zinsabsicherungsinstrumente verantwortlich.

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 die folgenden erfolgswirksamen Effekte auf die Divisionen:

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|-----------------|------|-------|
| Personenverkehr | -1,6 | -7,4 |
| Güterverkehr | -0,3 | 20,3 |
| Infrastruktur | -1,7 | -11,3 |
| Immobilien | 0,0 | -0,1 |

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 Identifikation, Bewertung 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 konzernrelevanten Risiken und zeigt den aktuellen Stand der Massnahmenumsetzung zur Steuerung der Toprisiken auf. Eine konzernweit einheitliche Risikolandschaft und Risikobeurteilungsmatrix bilden dabei den Massstab für eine standardisierte Risikokategorisierung, -beurteilung und -berichterstattung.

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

Der Verwaltungsrat hat den Corporate Risk Report 2012 am 13. 12. 2012 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 bzw. den Verwaltungsrat der SBB berichtet werden.

Risikomanagement und Internes Kontrollsystem (IKS) SBB.

Mit dem implementierten Internen Kontrollsystem (IKS) ist sichergestellt, dass die Prozess-Owner die Finanzprozesse jährlich einer Risikobewertung unterziehen.

Finanzielles Risikomanagement.

Mit der vorliegenden Jahresrechnung 2012 sind folgende spezifische Finanzrisiken verbunden:

Marktrisiken.

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

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 bei der Ratingagentur Standard & Poor's verfügen.

Die externe Finanzierung 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 Verfügbarkeit der Bundesfinanzierung ist in der jeweils gültigen Leistungsvereinbarung geregelt.

Im Weiteren verfügt die SBB über Betriebsmittellinien bei diversen Banken.

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 Standard & Poor's über mindestens ein Rating von A verfügen oder durch entsprechende Sicherungsstrukturen geschützt sind. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Kreditlimite pro Gegenpartei.

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.

Währungsrisiken.

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

Energiepreissrisiken.

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.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 8. März 2013 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2011–2014 vereinbarte der Bund mit der SBB Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich zur Infrastruktur. 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 106,9 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 43,1 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 erbrachte, 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 77,0 Mio. (Vorjahr: CHF 84,0 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 118.

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 | |
|--|---------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|
| | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 |
| Angaben zur Erfolgsrechnung | | | | | | |
| Betriebsertrag | 4 543,1 | 4 431,2 | 921,6 | 956,1 | 3 522,2 | 3 443,3 |
| davon | | | | | | |
| – Verkehrserträge | 2 879,9 | 2 812,1 | 822,2 | 840,0 | 904,9 | 883,0 |
| – Leistungen der öffentlichen Hand | 640,3 | 612,7 | 22,4 | 33,6 | 1 658,6 | 1 658,2 |
| – Mieterträge Liegenschaften | 9,4 | 28,2 | 0,9 | 1,1 | 0,9 | 1,7 |
| Betriebsaufwand | –4 206,0 | –4 117,0 | –969,7 | –986,9 | –3 622,9 | –3 498,6 |
| davon | | | | | | |
| – Personalaufwand | –1 706,6 | –1 680,1 | –429,7 | –440,9 | –1 282,5 | –1 225,0 |
| – Abschreibungen | –523,8 | –510,7 | –57,6 | –70,4 | –959,5 | –947,0 |
| – Bahnbetriebsleistungsaufwand | –823,0 | –790,9 | –238,9 | –244,0 | –33,6 | –36,2 |
| Betriebsergebnis/EBIT | 337,1 | 314,2 | –48,1 | –30,8 | –100,7 | –55,3 |
| Übriger Erfolg | –68,2 | –100,3 | –3,1 | –15,2 | –12,2 | –22,2 |
| Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 150,0 | 150,0 |
| Konzernergebnis | 268,9 | 213,9 | –51,2 | –45,9 | 37,1 | 72,4 |
| Angaben zum Cash Flow | | | | | | |
| Cash Flow aus Betriebstätigkeit | 1 093,7 | 575,5 | –5,6 | –2,4 | 167,6 | 35,4 |
| Cash Flow aus Investitionstätigkeit | –973,3 | –556,1 | –44,3 | –39,2 | –1 698,8 | –1 493,4 |
| Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand | 120,5 | 19,4 | –49,9 | –41,8 | –1 531,2 | –1 458,0 |
| Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand | 29,9 | 19,3 | 0,6 | 0,0 | 1 574,8 | 1 455,8 |
| Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand | 150,4 | 38,7 | –49,3 | –41,8 | 43,5 | –2,2 |
| | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 |
| Angaben zur Bilanz | | | | | | |
| Aktiven | 9 907,1 | 9 532,8 | 982,9 | 989,8 | 20 553,7 | 19 819,0 |
| Umlaufvermögen | 2 617,0 | 1 702,5 | 241,1 | 238,1 | 592,6 | 637,0 |
| Anlagevermögen | 7 290,1 | 7 830,3 | 741,8 | 751,7 | 19 961,1 | 19 182,0 |
| davon | | | | | | |
| – Fahrzeuge | 5 469,6 | 5 078,1 | 618,1 | 628,7 | 457,4 | 474,1 |
| – Unterbau/Oberbau/Bahntechnik | 388,6 | 332,1 | 5,7 | 5,6 | 12 205,7 | 12 220,3 |
| – Grundstücke und Gebäude | 68,2 | 66,0 | 14,4 | 14,4 | 1 094,0 | 1 065,6 |
| – Anlagen im Bau und Anzahlungen | 1 032,5 | 1 005,3 | 41,9 | 51,1 | 4 059,0 | 3 295,9 |
| Passiven | 9 907,1 | 9 532,8 | 982,9 | 989,8 | 20 553,7 | 19 819,0 |
| Fremdkapital | 5 212,2 | 5 106,7 | 704,9 | 657,7 | 12 649,9 | 11 951,9 |
| davon | | | | | | |
| – Finanzverbindlichkeiten | 3 043,5 | 3 098,0 | 467,0 | 432,6 | 600,4 | 642,4 |
| – Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 448,2 | 383,4 | 1,0 | 0,4 | 10 986,5 | 10 333,3 |

| Immobilien | Konzernbereiche | | Eliminationen | | Total SBB | | |
|---------------------|-----------------|---------------------|---------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|
| | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | |
| 669,8 | 615,0 | 777,9 | 628,3 | -2 266,0 | -2 052,3 | 8 168,5 | 8 021,7 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -901,6 | -859,8 | 3 705,3 | 3 675,4 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 321,3 | 2 304,5 |
| 508,1 | 474,5 | 1,6 | 1,5 | -134,4 | -153,6 | 386,5 | 353,5 |
| -485,2 | -438,5 | -695,6 | -530,0 | 2 301,7 | 2 078,9 | -7 677,7 | -7 492,1 |
| -108,9 | -103,4 | -238,3 | -222,1 | 133,2 | 117,2 | -3 632,8 | -3 554,3 |
| -129,8 | -132,1 | -21,1 | -13,6 | 0,0 | 0,0 | -1 691,8 | -1 673,8 |
| -14,0 | -0,8 | -3,5 | -3,4 | 872,8 | 842,8 | -240,2 | -232,3 |
| 184,6 | 176,5 | 82,3 | 98,4 | 35,7 | 26,6 | 490,9 | 529,7 |
| 7,8 | 5,9 | 38,2 | -26,6 | -31,0 | -32,5 | -68,4 | -190,9 |
| -183,8 | -180,1 | 33,8 | 30,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 8,6 | 2,4 | 154,4 | 101,8 | 4,7 | -5,8 | 422,5 | 338,7 |
| 138,0 | 114,0 | 42,3 | 162,4 | 0,0 | 0,0 | 1 436,1 | 884,9 |
| -323,2 | -252,9 | 904,1 | -23,4 | 0,0 | 0,0 | -2 135,6 | -2 365,3 |
| -185,2 | -138,9 | 946,3 | 138,9 | 0,0 | 0,0 | -699,5 | -1 480,3 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 605,3 | 1 475,1 |
| -185,2 | -138,9 | 946,3 | 138,9 | 0,0 | 0,0 | 905,8 | -5,2 |
| 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 |
| 4 236,4 | 3 898,4 | 8 596,2 | 8 979,6 | -9 399,6 | -9 338,9 | 34 876,7 | 33 880,8 |
| 160,0 | 66,9 | 1 420,9 | 2 031,9 | -2 618,8 | -2 386,8 | 2 412,8 | 2 289,7 |
| 4 076,4 | 3 831,6 | 7 175,3 | 6 947,6 | -6 780,8 | -6 952,1 | 32 463,9 | 31 591,1 |
| 5,0 | 3,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6 550,2 | 6 184,0 |
| 2,9 | 3,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 12 602,9 | 12 561,1 |
| 2 750,1 | 2 735,6 | 3,5 | 4,1 | 0,0 | 0,0 | 3 930,2 | 3 885,7 |
| 965,1 | 735,4 | 2,9 | 2,8 | 0,0 | 0,0 | 6 101,4 | 5 090,6 |
| 4 236,4 | 3 898,4 | 8 596,2 | 8 979,6 | -9 399,6 | -9 338,9 | 34 876,7 | 33 880,8 |
| 3 483,0 | 3 153,6 | 11 054,0 | 11 591,8 | -8 990,8 | -8 925,3 | 24 113,2 | 23 536,4 |
| 3 151,2 | 2 911,2 | 8 841,5 | 9 325,3 | -8 450,2 | -8 444,8 | 7 653,2 | 7 964,6 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 11 435,7 | 10 717,1 |

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

| Firmenname | Aktienkapital Mio. | Beteiligung SBB Mio. | Beteiligung SBB % | | Seg | | |
|--|-----------------------|-------------------------|----------------------|------------|--------|---|----|
| | | | 31.12.2012 | 31.12.2011 | | | |
| 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 |
| Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, Vevey | CHF | 0,95 | 0,87 | 91,97 | 5,27 | V | I |
| 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 | 75,00 | V | G |
| SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate | EUR | 13,00 | 9,75 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg | EUR | 1,50 | 1,13 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| RegionAlps SA, Martigny | CHF | 6,65 | 4,66 | 70,00 | 70,00 | V | P |
| Euroswitch AG, Freienbach | CHF | 3,00 | 2,00 | 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 |
| 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 |
| Cisalpino 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 |
| Transferis 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 |
| RAIpin 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 |
| 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 |
| STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich | CHF | 5,25 | 1,26 | 24,01 | 57,00 | E | P |
| Hupac SA, Chiasso | CHF | 20,00 | 4,77 | 23,85 | 23,85 | E | G |
| Parking de la Place de Cornavin SA, Genève | CHF | 10,00 | 2,00 | 20,00 | 20,00 | E | IM |
| SBB Transportpolizei Schweiz AG, Bern (fusioniert) | CHF | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 100,00 | V | P |
| SBB Cargo S.r.l., Gallarate (liquidiert) | EUR | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 100,00 | V | G |
| STC Switzerland Travel Centre Ltd., London (verkauft) | GBP | 0,05 | 0,00 | 0,00 | 57,00 | V | P |
| STC Switzerland Travel Center GmbH, Stuttgart (verkauft) | EUR | 0,03 | 0,00 | 0,00 | 57,00 | V | P |
| e-domizil AG, Zürich (verkauft) | CHF | 0,10 | 0,00 | 0,00 | 28,50 | E | P |

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.ey.com/ch

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 8. März 2013

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 88 bis 118 für das am 31. Dezember 2012 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 2012 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 | 2012 | 2011 |
|---|-----------|-----------------|----------|
| Betriebsertrag | | | |
| Verkehrserträge | 1 | 2 971,1 | 2 919,4 |
| Leistungen der öffentlichen Hand | 2 | 2 126,7 | 2 108,4 |
| Mieterträge Liegenschaften | | 395,7 | 363,6 |
| Nebenerträge | 3 | 977,6 | 915,3 |
| Eigenleistungen | | 865,7 | 807,6 |
| Total Betriebsertrag | | 7 336,7 | 7 114,4 |
| Betriebsaufwand | | | |
| Materialaufwand | | -670,4 | -666,7 |
| Personalaufwand | 4 | -2 998,9 | -2 918,9 |
| Sonstiger Betriebsaufwand | 5 | -1 597,0 | -1 487,1 |
| Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen | | -1 620,7 | -1 568,5 |
| Total Betriebsaufwand | | -6 887,1 | -6 641,2 |
| Betriebsergebnis/EBIT | | 449,6 | 473,2 |
| Finanzertrag | | | |
| Finanzertrag | | 111,8 | 140,6 |
| Finanzaufwand | | -190,4 | -341,8 |
| Ordentliches Ergebnis | | 371,0 | 272,1 |
| Betriebsfremdes Ergebnis | 6 | 65,0 | 66,2 |
| Gewinn vor Steuern | | 436,1 | 338,2 |
| Ertragssteuern | | -13,1 | -3,3 |
| Jahresgewinn | 7 | 423,0 | 334,9 |

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

| Mio. CHF | Anmerkung | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 |
|--|-----------|-----------------|--------------|
| Umlaufvermögen | | | |
| Flüssige Mittel | | 735,8 | 149,3 |
| Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen | | 77,1 | 875,1 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 8 | 514,0 | 672,5 |
| Andere Forderungen | | 182,1 | 175,6 |
| Warenvorräte und angefangene Arbeiten | | 342,1 | 305,2 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | | 407,8 | 493,1 |
| Total Umlaufvermögen | | 2 258,9 | 2 670,8 |
| Anlagevermögen | | | |
| Finanzanlagen | 9 | 1 951,9 | 2 263,4 |
| Sachanlagen | | 23 343,0 | 22 829,3 |
| Anlagen im Bau Sachanlagen | | 5 875,0 | 4 909,2 |
| Immaterielle Anlagen | | 688,0 | 636,2 |
| Total Anlagevermögen | | 31 857,9 | 30 638,1 |
| Total Aktiven | | 34 116,8 | 33 308,9 |

Passiven.

| Mio. CHF | Anmerkung | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 |
|---|-----------|-----------------|--------------|
| Fremdkapital | | | |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 10 | 359,5 | 948,6 |
| Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 11 | 46,2 | 54,7 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 12 | 909,3 | 735,8 |
| Andere kurzfristige Verbindlichkeiten | 13 | 185,2 | 155,1 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | | 1 396,3 | 1 321,7 |
| Kurzfristige Rückstellungen | 14 | 190,3 | 211,0 |
| Total kurzfristiges Fremdkapital | | 3 086,9 | 3 426,9 |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 10 | 7 077,6 | 6 934,5 |
| Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 11 | 10 979,0 | 10 333,6 |
| Andere langfristige Verbindlichkeiten | 13 | 1 886,8 | 1 956,9 |
| Langfristige Rückstellungen | 14 | 593,7 | 587,0 |
| Total langfristiges Fremdkapital | | 20 537,0 | 19 812,0 |
| Total Fremdkapital | | 23 623,8 | 23 238,9 |
| Eigenkapital | | | |
| Aktienkapital | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Gesetzliche Reserven | | | |
| Reserven aus Kapitaleinlage | | 2 000,0 | 2 000,0 |
| Reserven EBG 67/PBG 36 | | 648,9 | 587,0 |
| Bilanzverlust | | | |
| Verlustvortrag | | -1 578,9 | -1 852,0 |
| Jahresgewinn | | 423,0 | 334,9 |
| Total Eigenkapital | | 10 493,0 | 10 070,0 |
| Total Passiven | | 34 116,8 | 33 308,9 |

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 Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB (PK SBB) angeschlossen. Die PK SBB weist per 31. Dezember 2012 eine statische Unterdeckung von CHF 132,0 Mio. (Vorjahr: CHF 521,0 Mio) aus.

Der Deckungsgrad beträgt 99,1 % (Vorjahr: 96,4 %). Per 31. Dezember 2012 besteht eine passivierte Vorsorgeverpflichtung von CHF 1789,1 Mio (Vorjahr: CHF 1855,1 Mio.).

Für weitere Angaben zu den Vorsorgeverpflichtungen wird auf den Anhang zur Konzernrechnung verwiesen.

0.3 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. (unverändert zum Vorjahr). 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.

0.4 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 505,2 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 16,5 Mio. in Anspruch genommen.

0.5 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 2012 weitergeführt und die Kosten von CHF 3,5 Mio. der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt noch CHF 50,6 Mio.

0.6 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 | 2012 | 2011 |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Personenverkehr | 2 671,9 | 2 619,8 |
| Betriebsleistungen | 69,8 | 70,9 |
| Infrastruktur (Trassenertrag) | 229,5 | 228,8 |
| Verkehrserträge | 2 971,1 | 2 919,4 |

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|----------------|----------------|
| Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr | | |
| Bund | 214,7 | 192,2 |
| Kantone | 253,3 | 258,0 |
| Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr | 468,0 | 450,2 |
| Leistungen des Bundes an Infrastruktur der SBB AG aus der Leistungsvereinbarung | | |
| Abschreibung Infrastruktur | 932,2 | 901,0 |
| Nicht aktivierbare Investitionsanteile | 126,6 | 143,6 |
| Betriebsbeitrag Infrastruktur | 505,0 | 510,0 |
| Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung | 1 563,8 | 1 554,6 |
| Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen | | |
| Bund | 77,2 | 89,3 |
| Kantone | 17,7 | 14,2 |
| Total Leistungen an sonderfinanzierten Investitionen | 94,9 | 103,6 |
| Total Leistungen für die Bahninfrastruktur | 1 658,6 | 1 658,2 |
| Leistungen der öffentlichen Hand | 2 126,7 | 2 108,4 |

3 Nebenerträge.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|--------------|--------------|
| Dienstleistungen | 192,6 | 204,1 |
| Wartungs- und Unterhaltsarbeiten | 135,4 | 136,0 |
| Erträge aus Vermietungen | 76,0 | 64,9 |
| Energieerträge | 63,9 | 57,9 |
| Geldwechsel | 41,2 | 41,4 |
| Provisionen | 72,3 | 71,7 |
| Drucksachen- und Materialverkäufe | 78,8 | 69,8 |
| Kostenbeteiligungen | 168,1 | 139,7 |
| Gewinn aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen | 3,2 | 3,4 |
| Übrige Nebenerträge | 146,1 | 126,3 |
| Nebenerträge | 977,6 | 915,3 |

4 Personalaufwand.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|----------------|----------------|
| Lohnaufwand | 2 443,9 | 2 356,0 |
| Sozialversicherungsaufwand | 398,6 | 412,9 |
| Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC) | 11,4 | 9,5 |
| Übriger Personalaufwand | 145,0 | 140,5 |
| Personalaufwand | 2 998,9 | 2 918,9 |

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|---|----------------|----------------|
| Bahnbetriebsleistungen | 143,3 | 134,3 |
| Miete von Anlagen | 47,4 | 46,5 |
| Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz | 553,5 | 523,3 |
| Fahrzeugaufwand | 107,5 | 97,4 |
| Energieaufwand | 161,0 | 179,8 |
| Verwaltungsaufwand | 81,9 | 76,9 |
| Informatikaufwand | 225,2 | 210,9 |
| Werbeaufwand | 55,2 | 51,9 |
| Konzessionen, Abgaben, Gebühren | 68,9 | 70,0 |
| Verlust aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen | 0,5 | 2,8 |
| Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand | 76,7 | 76,1 |
| Übriger Betriebsaufwand | 75,9 | 17,2 |
| Sonstiger Betriebsaufwand | 1 597,0 | 1 487,1 |

6 Betriebsfremdes Ergebnis.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|---|-------------|-------------|
| Gewinn aus Veräusserung von Immobilien | 65,1 | 66,3 |
| Verlust aus Veräusserung von Immobilien | -0,1 | -0,1 |
| Betriebsfremdes Ergebnis | 65,0 | 66,2 |

7 Jahresgewinn.

| Mio. CHF | 2012 | 2011 |
|--|--------------|--------------|
| Jahresgewinn/-verlust aus abgeltungsberechtigten Sparten | | |
| Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG | 6,1 | 30,9 |
| Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG | -45,1 | 46,3 |
| Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten | 461,9 | 257,6 |
| Jahresgewinn | 423,0 | 334,9 |

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|--------------|--------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten | 443,0 | 628,0 |
| gegenüber Konzerngesellschaften | 87,0 | 52,7 |
| gegenüber assoziierten Gesellschaften | 30,7 | 21,6 |
| Wertberichtigungen | -46,7 | -29,8 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 514,0 | 672,5 |

9 Finanzanlagen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|----------------|----------------|
| Wertschriften des Anlagevermögens | 228,4 | 270,0 |
| Beteiligungen ¹ | 680,2 | 731,7 |
| Darlehen gegenüber Dritten | 55,5 | 633,9 |
| Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften | 941,3 | 579,9 |
| Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften | 46,5 | 47,9 |
| Finanzanlagen | 1 951,9 | 2 263,4 |

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

10 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|----------------|----------------|
| Bankverbindlichkeiten | 2 196,3 | 2 328,0 |
| Leasingverbindlichkeiten | 840,2 | 1 097,6 |
| Personalkasse | 1 738,7 | 1 659,9 |
| Finanzverbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften | 108,4 | 484,4 |
| Darlehen von Bund (kommerziell) | 890,0 | 590,0 |
| Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen | 1 663,5 | 1 723,3 |
| Finanzverbindlichkeiten | 7 437,1 | 7 883,1 |

11 Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|-----------------|-----------------|
| Darlehen Bund Infrastruktur Grundbedarf | 3 245,4 | 3 060,7 |
| Darlehen Bund FinöV-Fonds | 6 256,1 | 6 110,6 |
| Darlehen Bund Infrastrukturfonds | 632,1 | 416,3 |
| Darlehen Kantone Infrastrukturfonds | 891,6 | 800,6 |
| Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur | 11 025,2 | 10 388,3 |

12 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|--------------|--------------|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten | 819,7 | 676,1 |
| gegenüber Konzerngesellschaften | 88,7 | 59,0 |
| gegenüber assoziierten Gesellschaften | 0,9 | 0,8 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 909,3 | 735,8 |

13 Andere Verbindlichkeiten.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|----------------|----------------|
| Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen | 105,8 | 96,5 |
| Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | 79,5 | 58,6 |
| Langfristige Erlösabgrenzungen | 97,7 | 101,8 |
| Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ¹ | 1 789,1 | 1 855,1 |
| Andere Verbindlichkeiten | 2 072,0 | 2 112,0 |

¹ Vgl. Anmerkung 0.2 Vorsorgeverpflichtungen sowie Erläuterungen zu den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen im Anhang zur Konzernrechnung.

14 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--------------------------|--------------|--------------|
| Umweltaltlasten | 50,6 | 54,1 |
| Sanierung Energiebereich | 505,2 | 521,7 |
| Ferien/Überzeit | 77,1 | 79,1 |
| Restrukturierung | 18,2 | 24,0 |
| Übrige Rückstellungen | 132,8 | 119,2 |
| Rückstellungen | 783,9 | 798,0 |

15 Nettoverschuldung.

| Mio. CHF | Anmerkung | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|-----------|-----------------|-----------------|
| Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten | 10 | 7 437,1 | 7 883,1 |
| Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur | 11 | 11 025,2 | 10 388,3 |
| Total Finanzverbindlichkeiten | | 18 462,3 | 18 271,4 |
| ./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen | | -812,9 | -1 024,4 |
| Nettoverschuldung | | 17 649,4 | 17 247,0 |
| Veränderung gegenüber dem Vorjahr | | 402,3 | 250,6 |

16 Weitere Angaben.

16.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter/belastete Aktiven.

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|----------------|----------------|
| Leasinganlagen | 265,1 | 378,9 |
| Bürgschaften und Garantien | 75,4 | 217,1 |
| Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge | 1 280,9 | 862,6 |
| Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital | 147,2 | 147,2 |
| Statutarische Haftungsklauseln | 130,0 | 130,0 |
| Andere | 26,9 | 31,7 |
| Total | 1 925,5 | 1 767,6 |

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 | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---------------------------------|------------|------------|
| Fällig innerhalb eines Jahres | 1,4 | 4,7 |
| Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren | 0,6 | 1,6 |
| Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren | 0,5 | 0,3 |
| Total | 2,5 | 6,6 |

16.5 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

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

Der Konzern identifiziert, bewertet und steuert in einem jährlich wiederkehrenden Prozess die wesentlichen Risiken, definiert Massnahmen und stellt die Umsetzung sicher. Die Durchführung des Prozesses erfolgt gemäss der Risk Policy SBB. Die Ergebnisse der Risikobeurteilung werden zusammengefasst und mit der Konzernleitung besprochen. Der Verwaltungsrat hat am 13. Dezember 2012 den Corporate Risk Report 2012 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, wirken interne Kontroll- und Steuerungssysteme.

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

17 Angaben gemäss Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Die SBB AG untersteht der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

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

Die SBB AG hat für alle Geschäftsbereiche Sachversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 300 Mio. (2011: CHF 250 Mio.) und Haftpflichtversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) 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. 2012 | 454,8 | 11 973,5 | 1 181,4 | 606,4 | 385,5 | 239,4 | 14 841,0 | 3 252,9 | 18 093,9 |
| Anschaffungswerte | | | | | | | | | |
| Stand 1. 1. 2012 | 860,0 | 18 937,5 | 2 720,9 | 606,4 | 652,9 | 377,5 | 24 155,3 | 3 252,9 | 27 408,2 |
| Investitionen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 656,7 | 1 656,7 |
| Abgänge Anlagen | -13,1 | -163,7 | -68,5 | -1,7 | -2,9 | -4,6 | -254,5 | 0,0 | -254,5 |
| Umbuchungen | 18,8 | 672,0 | 138,4 | 4,8 | 23,3 | 24,4 | 881,7 | -866,2 | 15,5 |
| Stand 31. 12. 2012 | 865,7 | 19 445,8 | 2 790,8 | 609,6 | 673,3 | 397,3 | 24 782,4 | 4 043,4 | 28 825,9 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | | | | |
| Stand 1. 1. 2012 | -405,2 | -6 964,1 | -1 539,5 | 0,0 | -267,4 | -138,1 | -9 314,3 | 0,0 | -9 314,3 |
| Abschreibungen | -32,8 | -643,7 | -155,1 | 0,0 | -14,8 | -37,8 | -884,2 | 0,0 | -884,2 |
| Abgänge | 11,2 | 130,4 | 65,9 | 0,0 | 1,6 | 3,5 | 212,6 | 0,0 | 212,6 |
| Umbuchungen | 0,0 | -2,9 | -2,6 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -5,6 | 0,0 | -5,6 |
| Stand 31. 12. 2012 | -426,7 | -7 480,2 | -1 631,3 | -0,1 | -280,7 | -172,5 | -9 991,5 | 0,0 | -9 991,5 |
| Nettobuchwert 31. 12. 2012 | 439,0 | 11 965,6 | 1 159,4 | 609,5 | 392,6 | 224,8 | 14 790,9 | 4 043,4 | 18 834,4 |

In den Umbuchungen sind Zugänge von Anlagen aus anderen Sparten der SBB von netto CHF 9,9 Mio. enthalten.

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

| Mio. CHF | 31. 12. 2012 | 31. 12. 2011 |
|--|--------------|--------------|
| Abschreibungen auf Sachanlagen | 846,4 | 814,7 |
| Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen | 37,8 | 34,6 |
| Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen | 36,6 | 39,9 |
| Total | 920,8 | 889,2 |

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|----------------|------------|
| Investitionen für Anlagen | 1 656,7 | 1 373,9 |
| Von anderen Sparten der SBB übernommene Anlagen | 9,9 | 29,8 |
| Nicht aktivierte Investitionskosten | 221,4 | 247,2 |
| Total | 1 888,0 | 1 650,9 |

In den Investitionen sind Investitionsförderungen vom Bund für Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in der Höhe von CHF 68,7 Mio. (Vorjahr: CHF 68,2 Mio.) enthalten.

18 Wesentliche Beteiligungen.

| Firmenname | | Aktienkapital Mio. | Beteiligung SBB Mio. | Beteiligung SBB | Beteiligung SBB |
|---|-----|-----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | | % 31.12.2012 | % 31.12.2011 |
| 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 |
| 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 im Breisgau | EUR | 0,03 | 0,01 | 50,00 | 50,00 |
| Lyria SAS, Paris | EUR | 0,08 | 0,02 | 26,00 | 26,00 |
| STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich | CHF | 5,25 | 1,26 | 24,01 | 57,00 |
| 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 |
| 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 |
| Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chevbres SA, Vevey | CHF | 0,95 | 0,87 | 91,97 | 5,27 |
| Euroswitch AG, Freienbach | CHF | 3,00 | 2,00 | 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 |
| SBB Transportpolizei Schweiz AG, Bern (fusioniert) | CHF | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 100,00 |

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 Bericht vom 26. Februar 2013 die Jahresrechnung 2012 ohne Vorbehalte genehmigt.

Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2012 wie folgt zu verwenden:

| Mio. CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|-----------------|-----------------|
| Jahresgewinn | 423,0 | 334,9 |
| Verlustvortrag Vorjahr | -1 578,9 | -1 852,0 |
| Bilanzverlust vor Reservezuweisungen | -1 155,9 | -1 517,1 |
| Reservezuweisung aus Ergebnis 2012 | | |
| - Personenverkehr: Zuweisung Reserve gemäss Art. 36 PBG | -6,1 | -15,5 |
| - Infrastruktur: Entnahme Reserve gemäss Art. 67 EBG | 45,1 | -46,3 |
| Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung | -1 117,0 | -1 578,9 |
| Vortrag auf neue Rechnung | -1 117,0 | -1 578,9 |

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.ey.com/ch

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 8. März 2013

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang / Seiten 121 bis 131 für das am 31. Dezember 2012 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 Vor- nahme 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 2012 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 2012“ 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. Für die Methode siehe www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

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

Amsterdam, 25. Februar 2013

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

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 20. Februar 2013. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.*

Zwei weitere Publikationen komplettieren die SBB Jahresberichterstattung 2012:

Reisegeschichten.

Geschichten von «Unterwegs zuhause» – 31 Texte aus einem SBB Schreibwettbewerb.

Zahlen und Fakten.

Unternehmensstatistik mit Daten zu Geschäft, Kunden, Partnern und Mitarbeitenden.



SBB AG

Kommunikation & Public Affairs
Hochschulstrasse 6
3000 Bern 65, Schweiz
+41 51 220 41 11
press@sbb.ch

sbb.ch/geschaeftsbericht



No. 01-11-806788 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership