



SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht.

2015

Inhaltsverzeichnis.

S 03	Konzernlagebericht
S 13	Corporate Governance
S 29	Nachhaltigkeitsbericht
S 65	Finanzbericht

Cover: Alexandra Baumgartner, Sprecherin des Kundenbeirats, diskutiert mit Vitus Spescha über Kundenfreundlichkeit.
Aus der «Unterwegs»-Sondernummer zum Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2015.

Konzernlagebericht 2015.

Die Mobilität der Zukunft gestalten – einfach, persönlich, vernetzt.

G4-1

Die SBB hat 2015 täglich 1,21 Mio. Passagiere befördert (Vorjahr 1,18 Mio., +2,7 Prozent). Die Kundenzufriedenheit ist gestiegen. Der Konzerngewinn verringerte sich um CHF 127 Mio. auf CHF 246 Mio. Die Frankenstärke belastete das Ergebnis mit CHF 80 Mio. SBB Cargo verzeichnete einen Verlust von CHF 22 Mio. Die SBB leistete 2015 Zusatzaufwendungen beim Unterhalt am Schienennetz von CHF 109 Mio. Im Mischverkehrsnetz waren mehr Züge unterwegs als je zuvor, trotz mehr Unterhalt und Baustellen. Die Kundenpünktlichkeit konnte gehalten werden. Die SBB bleibt damit die pünktlichste Bahn Europas.

Neue Technologien und Digitalisierung wandeln Kundenbedürfnisse und Mobilitätsverhalten grundlegend. Der intermodale Wettbewerb wird sich verstärken in der digitalen werdenden Welt. Das bedeutet für die SBB, sich auf die Stärken der Eisenbahn zu fokussieren und für die Kunden einfacher zu werden. Zudem wollen wir als Massentransportmittel eine persönliche Ansprache der Kunden finden und uns gezielter mit anderen Verkehrsträgern und Geschäftspartnern vernetzen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels gelingt ein Jahrhundertbauwerk, das Nord- und Südeuropa besser verbindet und einen substanziellen Zeit- und Kapazitätsgewinn bringt.

Die SBB 2015.

G4-4

Unsere mehr als fünf Mio. Kunden sind zufriedener mit den Angeboten und Dienstleistungen als im Vorjahr. Die Kundenzufriedenheit stieg insgesamt um 0,5 auf 74,8 Punkte. Zufriedener waren unsere Kunden insbesondere mit dem Platzangebot (+2,5 auf 70,7 Punkte), der Haltung unserer Mitarbeitenden (+0,7 auf 77,8 Punkte), der Sauberkeit im Zug (+0,7 auf 71 Punkte) und im Bahnhof (+1,2 auf 75,3 Punkte) sowie dem Preis-Leistungs-Verhältnis (+0,9 auf 61,7 Punkte). Leicht verschlechtert haben sich die Wahrnehmung der Störungsbewältigung (−0,4 auf 61,2 Punkte) und die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit (−0,4 auf 81,1 Punkte).

Die Netznutzungseffizienz – Züge pro Hauptgleis und Tag – stieg um 0,5 auf 101,5. Damit waren so viele Züge unterwegs wie noch nie zuvor, bei gleichzeitig mehr Unterhalt und Baustellen. 87,8 Prozent aller Reisenden erreichten 2015 pünktlich ihr Ziel, 0,1 Prozentpunkte mehr als 2014 – unseren Zielwert haben wir aber noch nicht erreicht. Während die Pünktlichkeit im Raum Zürich verbessert werden konnte, besteht insbesondere auf der Süd-Nord-Achse und im Fernverkehrsnetz Handlungsbedarf, der in umfangreichen Programmen angegangen wird. Trotz weiter steigenden Unterhalts- und Bauarbeiten bleibt die SBB die pünktlichste Bahn Europas. Ihren Anschlusszug erreichten 97,0 Prozent der umsteigenden Kunden. Dies sind 0,1 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Für einzelne verspätete Züge wurden Anschlüsse nicht abgewartet, um Folgeverspätungen im Gesamtsystem zu vermeiden und damit die Pünktlichkeit aller Reisenden zu steigern.

Neun Zugunfälle mit mittlerem und grossem Ausmasspotenzial haben die insgesamt gute Sicherheitsbilanz 2015 getrübt. So kollidierten zwei Personenzüge seitlich in Rafz (ZH) und ein Güterzug entgleiste in Dailens (VD). Auch wenn die Unfallzahl im langjährigen Durchschnitt liegt, zeigt sie doch, dass wir bei unseren Anstrengungen für Sicherheit und Qualität nie nachlassen dürfen. Seit August 2015 warnt eine App die Lokführer über iPad, wenn sie ihren Zug trotz Haltesignal beschleunigen. Die Entgleisung in Dailens verstärkte die Anstrengungen aller Beteiligten, gemeinsam die Risiken von Gefahrguttransporten zu vermindern.

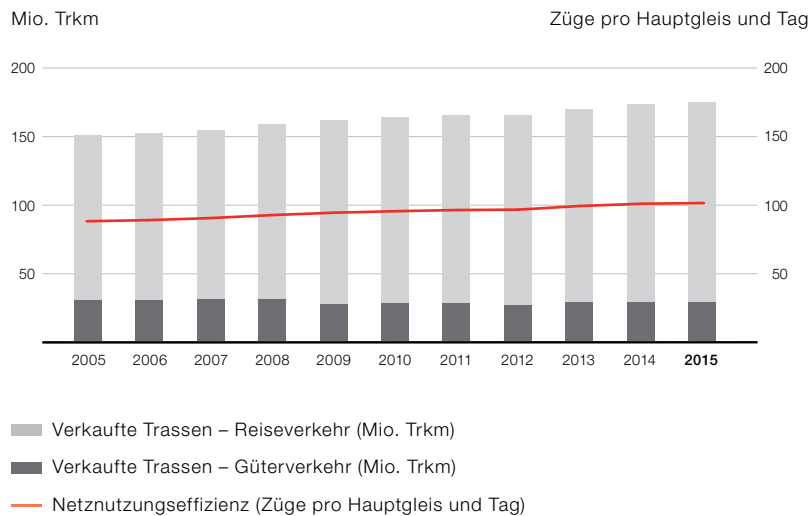
Trotz weiter steigenden Unterhalts- und Bauarbeiten bleibt die SBB die pünktlichste Bahn Europas.

Wichtige Meilensteine für Kunden erreicht.

Deutlich mehr Zug für die Kunden brachte der Fahrplanwechsel von Ende 2015. Dank unseren Mitarbeitenden hat der grösste Fahrplanwechsel seit Bahn 2000 weitgehend reibungslos funktioniert. Dies zeigt eindrücklich die Stärke der integrierten Bahn. Mit der Inbetriebnahme der zweiten Etappe der Zürcher Durchmesserlinie ist Zürich HB nun auch für Fernverkehrszüge kein Sackbahnhof mehr. Der Fahrplan 2016 hat das Zugsangebot im Fernverkehr um 1 weiteres Prozent erhöht, im Regionalverkehr sogar um 3,3 Prozent. Wichtige Ausbauprojekte sind 2015 vorgekommen, etwa «Léman 2030» oder der Vierspurausbau zwischen Olten und Aarau. Auch das Jahrhundertprojekt Gotthard-Basistunnel ist auf Kurs. Die Umstellung der Zulaufstrecken auf die Führerstandssignalisierung ETCS Level 2 ist in Rekordzeit gelungen, vereinzelt kam es zu Anmeldeproblemen von Lokomotiven, was leider auch unsere Kunden hin und wieder zu spüren bekommen haben.

Das Grossprojekt Europaallee hat mit der Grundsteinlegung des Baufelds H ein weiteres Etappenziel erreicht. Die benachbarte Sihlpost, ein Wahrzeichen der Stadt Zürich, wurde umfassend saniert. Die Kunden in den Bahnhöfen erhielten mit dem «SpeedyShop» einen Abholservice am Bahnhof.

Netznutzung.



SBB Cargo verlängerte den Transitauftrag für den Transport internationaler Güterzüge durch die Schweiz mit DB Schenker vorzeitig bis 2020. Dies ist ein Lichtblick angesichts des wirtschaftlich schwierigen Umfelds für SBB Cargo.

Mit der Einführung des SwissPass ist ein erster Schritt hin zu einfachen Angeboten in der Mobilität eingeleitet. Nach und nach werden weitere Angebote in den SwissPass integriert. 2017 soll eine Smartphone-Version folgen.

Immer digitaler unterwegs.

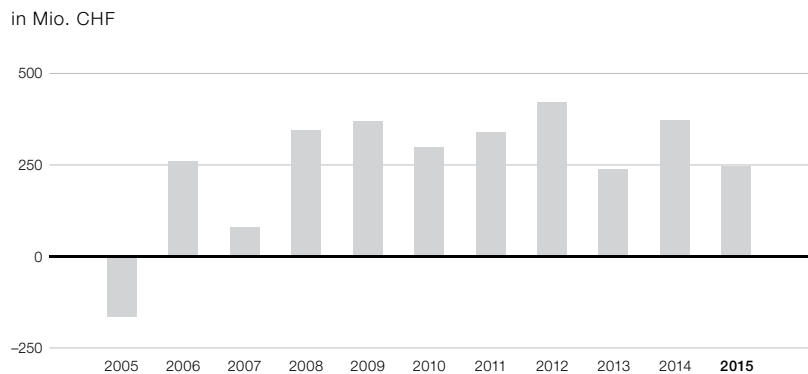
Gross ist die Nachfrage nach Mobilfunkverbindungen in und aus Zügen. Dank unserem schon 2013 gestarteten Programm liegen wir bei der «Connectivity» heute europaweit an der Spitze, wie unabhängige Untersuchungen gezeigt haben. Diesen Spitzenplatz wollen wir behaupten. Im Fernverkehr sind alle Zugwagen mit Mobilfunkverstärkern ausgerüstet, im Regionalverkehr steht dies noch an. Rund 80 Bahnhöfe sind bis Ende 2015 mit kostenlosem WiFi ausgerüstet worden.

Immer beliebter sind SBB MobileTickets: 2015 kauften unsere Kunden täglich rund 34 000 Tickets via Smartphone-App – über 40 Prozent mehr als im Vorjahr. Mit total 12,3 Mio. Tickets, rund 14 Prozent der gesamten Verkäufe, ist SBB Mobile der «grösste Bahnhof». Am Schalter wurden 19,8 Mio. Billetts verkauft, rund 1 Mio. weniger als 2014 (–5,5 Prozent). Die Online-Kanäle werden also immer wichtiger. Der persönlich bediente Verkauf wird dennoch weiterhin eine grosse Bedeutung behalten. Herausfordernd bleibt die Sanierung unserer Verkaufssysteme.

Die Kundeninformation haben wir auf der ganzen Reisekette weiter verbessert, etwa mit LED-Generalanzeigern in grossen Bahnhöfen, die auch Sofortinformationen im Störfall erlauben. Die App SBB Mobile entwickeln wir gemeinsam mit den Kunden zum digitalen Reisebegleiter weiter. Zudem haben wir über 1000 neue Billettautomaten installiert.

Kundenbedürfnisse sind im Wandel, die SBB passt sich laufend an. Per Ende 2015 haben wir uns aus dem Reisebürogeschäft zurückgezogen, weil die Nachfrage u. a. wegen Online-Buchungen rückläufig war. Wegen veränderten Konsumverhaltens in Zügen und steigender Verpflegung in Bahnhöfen haben wir das künftige Bahncatering neu konzipiert: Die Zahl der Speisewagen steigt bis 2021 von heute 90 auf 120. Die Bedienung am Platz in Teilen der 1. Klasse sowie das Take-away-Angebot sollen aus-

Konzernergebnis.



gebaut werden und ersetzen den stark defizitären Minibarservice ab Ende 2017 schrittweise. Zu tiefe Nachfrage hat auch dazu geführt, dass wir die Businesspoints in Bern und Genf Ende März 2016 schliessen. Der jährliche Verlust in diesen drei Geschäftsfeldern betrug rund CHF 20 Mio.

Auch der Güterverkehr wird digitaler: SBB Cargo erprobt «intelligente» Güterwagen, die mit Sensoren und GPS ausgerüstet sind, während der Fahrt Daten senden und auch Kunden laufend nützliche Informationen zur Verfügung stellen.

Konzernergebnis gesunken – finanzielle Lage bleibt anspruchsvoll.

Das Konzernergebnis der SBB sank gegenüber Vorjahr um CHF 127 Mio. auf CHF 246 Mio. Ohne Auswirkungen der Frankenstärke wäre es rund CHF 80 Mio. höher ausgefallen. Dank raschem und entschlossenem Handeln – Einstellungsstopps und Karenzfrist bei offenen Stellen oder Nachverhandlungen beim Einkauf – konnten wir die negativen Effekte in Grenzen halten. Höheren Personenverkehrs- und Mieterträgen standen tiefere Erträge im Güterverkehr gegenüber. Belastend wirkten auch die zusätzlich benötigten Mittel für den Unterhalt bei Infrastruktur, die tieferen Gewinne aus Immobilienverkäufen sowie ein gestiegener Personalaufwand und höhere Abschreibungen.

Der Free Cash Flow war erneut negativ und lag bei CHF –523 Mio. (Vorjahr: CHF –205 Mio.). Die verzinsliche Nettoverschuldung erhöhte sich auf CHF 8252 Mio. (Vorjahr: CHF 7720 Mio.), insbesondere wegen Investitionen in Regionalverkehrszüge, Bahnhöfe, Anlageobjekte sowie wegen des Defizits von Infrastruktur Netz. Der Schuldendeckungsgrad (verzinsliche Nettoverschuldung/EBITDA) lag bei 6,9 (Vorjahr: 6,7). Ohne Übernahme der Mehrkosten für den Infrastrukturunterhalt zwischen 2013 und 2015 durch die SBB, läge die Verschuldung unter 6,5.

Der Personalbestand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 270 Vollzeitstellen auf 33 000 (+0,8 Prozent), allerdings weniger stark als geplant. Der Anstieg erfolgte z. B. beim Lokpersonal und bei Infrastruktur wegen des gestiegenen Auftrags- und Investitionsvolumens. Beim Verkaufspersonal sind Stellen weggefallen wegen Schliessung der Reisebüros, beim Betrieb Infrastruktur wegen Automation. Der Personalbestand in den Konzernbereichen ist 2015 um gut 200 auf 4489 Stellen gestiegen, weil unsere Informatik für vorher extern vergebene Aufgaben Stellen geschaffen hat und die Bildungsaktivitäten weiter zusammengefasst worden sind. Seit 2007 bündelt die SBB aus Effizienzgründen Stellen auf Konzernstufe, die zuvor in verschiedenen Bereichen verstreut waren. Wir planen, bis Ende 2020 im ganzen Unternehmen mindestens 900 Stellen abzubauen, um das angestrebte Kostensenkungsziel bis 2020 zu erreichen. Es werden

aber auch Stellen aufgebaut, beispielsweise beim Lokpersonal aufgrund der Verkehrszunahme, bei Ingenieuren zur Bewältigung des zusätzlichen Unterhalts und vieler Ausbauten, im Bereich Innovation zur Bewältigung der Zukunftsthemen und schliesslich bei den Lernenden.

Im Fernverkehr nahm die Nachfrage erfreulicherweise in Nebenverkehrszeiten erstmals stärker zu als in Hauptverkehrszeiten.

Personenverkehr: im Fernverkehr mehr Wachstum ausserhalb der Stosszeiten.

Das Ergebnis des Personenverkehrs stieg auf CHF 131 Mio. (Vorjahr: CHF 104 Mio.). Ohne Auswirkungen der Frankenstärke wäre es rund CHF 35 Mio. höher ausgefallen. Denn der internationale Personenverkehr verzeichnete tiefere Erträge, die dank Ticketpreisanpassung etwas eingedämmt werden konnten. Zudem stieg im internationalen Personenverkehr die Konkurrenz durch alternative Mobilitätsträger wie Fernbusse oder Billigfluglinien. Das Ergebniswachstum ist vorab den höheren Verkehrserträgen im Fern- als auch im Regionalverkehr zu verdanken. Im Fernverkehr

führte die Zunahme der Verkehrsleistung zu höheren Trassenkosten, die operativen Kosten der Produktion nahmen leicht zu.

Der Kostendeckungsgrad des bestellten Regionalverkehrs lag bei 58,9 Prozent und hat sich gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Prozentpunkte verschlechtert: Die Verkehrserträge fielen zwar höher aus als im Vorjahr; noch stärker stiegen aber die Kosten, unter anderem wegen der Inbetriebnahme neuer Linien und des Einsatzes von neuem Rollmaterial. Die durchschnittliche Auslastung im Regionalverkehr betrug 22,7 Prozent (+0,2 Prozent), im Fernverkehr 31,6 Prozent (+0,7 Prozent).

Bei wiederum höherem Passagieraufkommen wuchs die Nachfrage in Hauptverkehrs- (+2 Prozent) und Nebenverkehrszeiten (+1,9 Prozent) ähnlich stark, gleich wie 2014. Im Fernverkehr nahm die Nachfrage erfreulicherweise in Nebenverkehrszeiten mit 1,8 Prozent erstmals stärker zu als in Hauptverkehrszeiten (+1,6 Prozent). Die Anstrengungen hin zu gleichmässigerer Auslastung scheinen zu greifen – dazu gehören Sparbillette oder die Work-Smart-Initiative, mit der SBB und rund 60 andere Arbeitgeber flexible Lebens- und Arbeitsformen fördern.

Ein Drittel der Schweizer Bevölkerung sind Stammkunden der SBB: Rund 460 000 Kunden benützen ein Generalabonnement (+1,6 Prozent), 2,33 Mio. besitzen ein Halbtaxabonnement (–0,5 Prozent). Ende 2015 waren bereits 887 000 SwissPass-Karten im Umlauf.

SBB Immobilien: gutes Ergebnis – weniger Immobilienverkäufe.

SBB Immobilien verzeichnete mit CHF 342 Mio. ein tieferes Ergebnis vor Ausgleichszahlungen als im Vorjahr (CHF 395 Mio.). Die Gewinne aus Immobilienverkäufen fielen tiefer aus (CHF –48 Mio.); sie waren im Vorjahr aufgrund der Veräusserung von Bürogebäuden wie dem SBB Hauptsitz Bern Wankdorf aussergewöhnlich hoch ausgefallen. SBB Immobilien profitierte aber nach wie vor von der Dynamik an seinen attraktiven Zentrumsanlagen. Die Drittumsätze in den 32 grössten Bahnhöfen haben stärker zugelegt als der gesamtschweizerische Detailhandel und sind um 2 Prozent auf CHF 1562 Mio. gestiegen. Auch 2015 floss der Gewinn der Immobilien ins Bahnsystem zurück. Die Mittel werden eingesetzt für die Stabilisierung der SBB Pensionskasse und jährliche Zahlungen an SBB Infrastruktur von CHF 150 Mio.

Mit dem Spatenstich für das erste Gebäude des neuen Quartiers Pont-Rouge in Genf oder der Grundsteinlegung Europaplatz Zürich sind wichtige Arealentwicklungen

vorangekommen. Rund 900 Mitarbeitende von SBB Cargo und SBB Infrastruktur bezogen den neuen Hauptsitz Aarepark in Olten mit modernen Arbeitsplätzen direkt beim Bahnhof.

Die SBB will die Effizienz des Unterhalts weiter steigern.

SBB Cargo leidet unter der Frankenstärke.

Mit einem Jahresergebnis von CHF –22 Mio. (Vorjahr: CHF 33 Mio.) konnte SBB Cargo die positiven Ergebnisse der beiden Vorjahre nicht bestätigen. Zum einen belastete der starke Franken das Ergebnis. Ohne dessen Auswirkungen wäre es um CHF 35 Mio. höher ausgefallen. Gerade SBB Cargo International spürte, trotz wiederum gesteigener Verkehrsleistung und des Gewinns von Marktanteilen, die negativen Effekte aus der Umrechnung der Euro-Erträge. Zum anderen führten die konjunkturelle Abschwächung und die zunehmende Deindustrialisierung zu einer geringeren Verkehrsleistung von SBB Cargo Schweiz, wie sich im Rückgang der Nettotonnenkilometer um 3,5 Prozent auf 6334 Mio. zeigt. Ausschlaggebend dafür war der Rückgang beim Wagenladungsverkehr (–3,4 Prozent) mit seinen hohen Fixkosten, auch weil das produzierende Gewerbe Produktionsstätten wegen der Frankenstärke ins Ausland verlagert hat.

Nach dem Verlust des Grosskunden Tamoil und dem Frankenschock belief sich das Halbjahresergebnis von SBB Cargo bereits auf CHF –25 Mio. Dank Spar- und Effizienzmassnahmen konnte im zweiten Halbjahr ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt werden. Eine Entspannung des konjunkturellen Umfelds zeichnet sich aber nicht ab. Aufgrund von Produktionsverlagerungen verloren gegangene Mengen werden langfristig wegbleiben. Deshalb werden wir die Effizienz und Produktivität von SBB Cargo weiter steigern und das Bediennetz im Wagenladungsverkehr weiter anpassen müssen.

Infrastruktur: Mehrkosten im Unterhalt wiederum selbst finanziert.

SBB Infrastruktur verzeichnete erneut ein negatives Ergebnis von CHF –96 Mio. (2014: CHF –66 Mio.). Dies ist vor allem auf zusätzlichen Unterhalt gegenüber den Annahmen in der Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 zurückzuführen. Den Mehraufwand hat die SBB 2015 wiederum aus eigenen Mitteln finanziert (CHF 109 Mio.), um eine hohe Verfügbarkeit und Sicherheit der Bahninfrastruktur zu gewährleisten. Der Mehrbedarf beim Unterhalt der Fahrbahn ist anerkannt. In den nächsten Jahren wird dafür schrittweise mehr ausgegeben. Gemäss Vereinbarung mit dem Bund übernimmt die SBB diese Zusatzkosten, welche sie seit 2013 selbst trägt, im Jahr 2016 zum letzten Mal.

Die SBB hat die Zielerreichung ihrer Leistungsvereinbarung mit dem Bund gegenüber 2014 leicht verbessert und sieben von 15 Zielen erfüllt (2014: fünf). Über die Hälfte der Zielindikatoren misst indessen nicht die effektiv erbrachten Leistungen der Infrastruktur oder kann durch diese nicht beeinflusst werden. Die SBB regt die Anpassung dieser Indikatoren für die LV 2017 bis 2020 an.

Der Zustand der Bahninfrastruktur ist gemäss Netzzustandsbericht 2015 insgesamt ausreichend bis gut, eine gute Sicherheit ist gewährleistet. Es gibt keine akut kritischen Anlagen, hingegen ist der Zustand der Fahrbahn nur ausreichend. Der Nachholbedarf konnte wie erwartet noch nicht nachhaltig stabilisiert werden: Er hat sich um CHF 275 Mio. auf CHF 2796 Mio. (Vorjahr: CHF 2521 Mio.) erhöht, was gesamthaft nach wie vor rund drei Prozent des Wiederbeschaffungswerts aller Anlagen entspricht.

Für die Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020 haben sich SBB und BAV auf einen Zahlungsrahmen geeinigt. Trotz 15 Prozent mehr Mitteln bleibt der Finanzrahmen eng, da der Unterhaltsbedarf stark gestiegen ist und die Netzauslastung weiter zunimmt –

2015 ist die Anzahl verkaufter Trassenkilometer um 0,9 Prozent auf 175 Mio. gestiegen. Auch werden mehr Anlagen wie der neue Gotthardtunnel in Betrieb genommen, und gesetzliche Auflagen nehmen zu. Die SBB will die Effizienz des Unterhalts weiter steigern. Dabei hat Unterhalt Vorrang vor Ausbau. Für den Ausbauschnitt 2030, der voraussichtlich 2018 entschieden wird, müssen wir uns auf Ausbauten konzentrieren, die auch bei zu erwartenden Veränderungen in der Mobilitätskette möglichst wirtschaftlich sind.

Verkehrsdichte und Belastung der Infrastruktur werden weiter steigen, ebenso der Unterhaltsbedarf und damit die Zahl unserer Baustellen. Längere Bau- und Unterhaltsintervalle erlauben produktiveres Arbeiten. Hier gilt es, die Balance zu halten zwischen Kundenpünktlichkeit, Zustand und Produktivität der Infrastruktur und einem attraktiven Angebot für Kunden, das Erträge im Personen- und Güterverkehr sicherstellt.

Ausblick.

Neuer Gotthardtunnel: Gelegenheit, über die Mobilität der Zukunft nachzudenken.

Am 1. Juni 2016 werden die Kameras der Welt auf das Gotthardmassiv gerichtet sein: Der mit 57 Kilometern längste Eisenbahntunnel der Welt wird offiziell eröffnet. Die Inbetriebnahme folgt mit dem Fahrplanwechsel vom 10./11. Dezember. Generationen haben am Jahrhundertbauwerk gearbeitet, 1992 hat das Schweizer Stimmvolk Ja gesagt zum Alptransit-Beschluss, 1998 ja zur FinöV-Vorlage und damit zur Finanzierung. Der Güterverkehr profitiert von einer prognostizierten Steigerung der Transportkapazität um 59 Prozent bis 2030. Die Reise unserer Kunden zwischen Mailand und Zürich wird um 30 Minuten kürzer, ab 2020 um 60 Minuten.

Im grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir die Kooperationen mit unseren Partnerbahnen weiter verstärken und die Eröffnung dazu nutzen, die grenzüberschreitende Zuverlässigkeit im ÖV und zusätzliche Angebote voranzutreiben, insbesondere auf der Süd-Nord-Achse. Mit Industriepartnern sowie Forschungs- und Entwicklungsnetzwerken wollen wir die Möglichkeiten des technologischen Fortschritts für die Weiterentwicklung unserer Bahnsysteme nutzen.

Die SBB muss künftig agiler und vor allem auch einfacher werden.

Grosse Herausforderungen – Stabilität und Agilität.

Kundenanforderungen und Mobilitätsverhalten sind im Wandel. Schiene gegen Strasse war früher: Heute wollen Kunden durchgängige, einfache Angebote von Tür zu Tür. Jedoch tauchen neue Elemente in der Mobilitätskette auf wie Fernbusse und perspektivisch selbst fahrende Fahrzeuge. Diese haben im Personenverkehr das Potenzial, zum öffentlichen Individualverkehr zu werden und die Lücke des ÖV auf der klassischen letzten Meile zu schliessen.

Im Güterverkehr wird der Einzelwagenladungsverkehr zunehmend Konkurrenz erhalten durch umweltfreundliche, flexible Angebote auf der Strasse, etwa mit «Platooning» – Fahren von Lastwagen mit geringem Abstand auf Autobahnen. Schon bald sind weitere Verbesserungen punkto Sicherheit, Kapazität, Flexibilität und Umweltfreundlichkeit auch bei anderen Verkehrsträgern zu erwarten.

Der intermodale Wettbewerb – der Wettbewerb um den Platz in der Mobilitätskette – nimmt zu: Kunden können Komfort und Preis-Leistungs-Verhältnis immer besser vergleichen. Die Gesamtsystemkosten der SBB steigen, andere Verkehrsträger rechnen mit Einsparpotenzialen von 50 Prozent. Investitionspriorisierung und Realisierung von Produktivitätssteigerungen fordern uns. Die regulatorischen und raumplane-

rischen Anforderungen an die Bahnen sind hoch und steigen tendenziell, beispielsweise aufgrund der Übernahme technischer Normen der EU, verschärfter Auflagen bei öffentlichen Beschaffungen oder Denkmalschutzvorschriften. Öffentliche Mittel werden angesichts anderer grosser Aufgaben wie Sozialversicherungen, Bildung u. a. m. knapper.

Bestehende Infrastrukturen können dank neuer Technologien aber auch besser ausgenutzt werden, sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse. Falls die Auslastung in Zügen und Autos gesteigert werden kann, könnten sogar Ausbauten vermieden und öffentlicher Raum gerade in Städten frei werden. Solche unternehmerischen und volkswirtschaftlichen Perspektiven untersuchen wir zurzeit in Szenarien.

Dies alles zeigt: Die SBB muss künftig agiler und vor allem auch einfacher werden. Es ist herausfordernd, gleichzeitig agil und stabil zu sein. Die Stärken der Eisenbahn sind Sicherheit und Pünktlichkeit. Diese müssen wir pflegen und weiter verbessern, damit das Bahnsystem auch weiterhin funktioniert wie ein Schweizer Uhrwerk oder eben die SBB. Der zuverlässige Betrieb bleibt die Basis unserer Arbeit.

Wir wollen als Mobilitätsintegrator für unsere Kunden die Mobilitätskette einfacher und persönlicher organisieren, sowohl auf der physischen als auch auf der digitalen Ebene. Bei sich ändernden Kundenbedürfnisse wird die SBB immer wieder neue Produkte und Dienstleistungen in kontrolliertem Rahmen ausprobieren und sich vorausschauend auf den Wandel ausrichten, wie wir es beispielsweise in Zusammenarbeit mit Start-ups tun.

Eine noch engere Zusammenarbeit innerhalb der ÖV-Branche mit ihren rund 250 Transportunternehmen und Verbänden ermöglicht es, den grossen Vorteil im ÖV Schweiz – eine Reise, ein Ticket, einfach buchbar – auszubauen. Innovationen müssen wir gezielt vorantreiben und dabei an Geschwindigkeit zulegen. Als Rückgrat und treibende Kraft des Öffentlichen Verkehrs müssen wir noch stärker die betriebswirtschaftliche Sicht einbringen.

Oberste Maxime ist für uns das Vertrauen unserer Kunden im Umgang mit Daten.

Die Mobilität der Zukunft konkret gestalten.

Mit dem Programm RailFit20/30 wollen wir ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis für unsere Kunden und die Bezahlbarkeit des Öffentlichen Verkehrs für die Besteller sicherstellen. Bis 2020 wollen wir das Kostenniveau gegenüber 2014 um mindestens CHF 550 Mio. und bis 2030 um CHF 1,75 Mrd. senken. Dabei werden wir bestehende Angebots- und Betriebskonzepte überprüfen und neue Konzepte andenken, beispielsweise «Tangentialzüge», welche nicht in die grossen Bahnhöfe hineinfahren. Wir

wollen nur dort sparen, wo es die Kunden nicht spüren – auch wenn wir uns bewusst sind, dass notwendige Veränderungen von ihnen häufig mit Sparen gleichgesetzt werden.

Die Digitalisierung wollen wir verstärkt nutzen. So können wir nicht nur selber Produktivitätsfortschritte erzielen, sondern auch unsere Dienstleistungen entlang der ganzen Reisekette und von Tür zu Tür personalisieren. Unsere differenzierte Open-Data-Strategie ermöglicht eine verstärkte Zusammenarbeit mit anderen Marktteilnehmern bezüglich SBB Daten: Neben dem Sollfahrplan veröffentlichen wir seit Oktober 2015 Daten zu Haltestellen, seit März 2016 die Anzahl Züge pro Streckenabschnitt und die Passagierfrequenzen der Bahnhöfe, ab Fahrplanwechsel 2016 folgen die Ist-Fahrplandaten. Umgekehrt verlangen wir, dass andere Anbieter ihre Daten im Sinn von Reziprozität ebenso zur Verfügung stellen und deren Qualität garantieren.

Kundendaten geben wir weder an Dritte weiter, noch verkaufen wir sie. Das haben wir in unseren Grundsätzen von 2015 festgehalten. Oberste Maxime ist für uns das Vertrauen unserer Kunden im Umgang mit Daten. Um massgeschneiderte Mobilitäts-

lösungen zu ermöglichen – z. B. das elektronische Ticketing – sind wir darauf angewiesen, mehr Daten von Kunden zu erhalten. Sie sollen dazu explizit ihr Einverständnis geben können. Betreffend Datennutzung ist deshalb eine klare gesetzliche Grundlage zu schaffen.

Neue Technologien verändern auch die Zusammenarbeit im Unternehmen. Alle SBB Mitarbeitenden sind 2015 mit Smartphones oder Tablets ausgerüstet worden. Dies vereinfacht Arbeitsabläufe und eröffnet neue Möglichkeiten, unsere Dienstleistungen kundenorientiert zu erbringen. Ein Beispiel ist die Defect App: Mitarbeitende können kundenrelevante Mängel mobil melden, diese werden rascher behoben. Das traditionelle Bahnwissen, über Jahrzehnte gewachsen und Stolz vieler Eisenbahner, bleibt ein Erfolgsfaktor. Automatisierungen oder Roboter werden Bahn-Know-how nicht ersetzen können. Deshalb werden wir gezielt in die Weiterbildung investieren. Unsere Führungskräfte sollen flexiblen Einsatz, etwa im Homework, ermöglichen. Dies erhöht die Lebensqualität der Mitarbeitenden und unsere Attraktivität als Arbeitgeber.

So blicken wir mit Zuversicht in die Zukunft. Wir danken unseren Kunden herzlich für ihr Vertrauen. Ebenso den 33 000 Mitarbeitenden aus 95 Nationen, die sich tagtäglich für die Kunden einsetzen. Unser Dank gilt auch Politik und Behörden, die uns unterstützen und uns auf dem Weg in die Mobilität der Zukunft begleiten. Gleichzeitig bitten wir um Nachsicht, wenn es einmal nicht rundläuft: Im Bahnsystem können kleine Ursachen grosse Auswirkungen haben. Wir setzen alles daran, aus Fehlern zu lernen und die Qualität unserer Angebote und Dienstleistungen kontinuierlich zu verbessern.

Es ist für uns eine Ehre und eine Verpflichtung, für unsere Kunden und für die Schweiz die Mobilität der Zukunft zu gestalten – einfach, persönlich, vernetzt. Wir arbeiten täglich dafür, dass wir auch in Zukunft eine grosse Dividende an den Eigentümer ausschütten können, nämlich einen Beitrag zur Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz.



Dr. Ulrich Gygi
Präsident des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer
CEO SBB AG

SBB Konzern in Zahlen.

G4-8

G4-9

Konzernerfolgsrechnung (in Mio. Schweizer Franken)

	2015	2014	Abweichung
Betriebsertrag	8 786	8 664	1,4 %
Betriebsaufwand	-8 479	-8 350	-1,5 %
Betriebsergebnis/EBIT	307	314	-2,4 %
Finanzergebnis	-198	-133	-49,3 %
Betriebsfremdes Ergebnis	142	190	-25,4 %
Ergebnis vor Steuern	251	372	-32,6 %
Steuern und Minderheitsanteile	-5	1	-484,3 %
Konzerngewinn	246	373	-34,1 %

Segmentergebnisse (in Mio. Schweizer Franken)

	2015	2014	Abweichung
Personenverkehr	131	104	25,6 %
Immobilien*	342	395	-13,3 %
Güterverkehr	-22	33	-165,2 %
Infrastruktur	-96	-66	-46,3 %

* Vor allen Ausgleichszahlungen.

Mengen und Leistungen

	2015	2014	Abweichung
Personenverkehr			
Passagiere pro Tag (in Mio.)	1,21	1,18	2,7 %
Personenkilometer (in Mrd.)	18,6	18,2	1,8 %
Immobilien			
Mietertrag Dritte (in Mio. CHF)	433	417	3,8 %
Güterverkehr			
Nettotonnenkilometer (in Mrd.)	15,1	14,5	4,1 %
Infrastruktur			
Trassenkilometer (in Mio.)	174,8	173,3	0,9 %

Der vollständige SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2015 kann im Internet unter sbb.ch/geschaeftsbericht heruntergeladen werden.

Corporate Governance. Offen und verständlich.

Die Unternehmensleitung der SBB pflegt gegenüber der Öffentlichkeit eine offene und verständliche Corporate Governance: Sie setzt sich für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Verantwortung, Leistung und Entlohnung ein.

Rechtsform und Konzernstruktur.

G4-6 G4-7 G4-17

Mit einer offenen Berichterstattung 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 soweit möglich an der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (September 2014) sowie am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (September 2014). Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.

Rechtsform.

G4-3 G4-5

Das Unternehmen «Schweizerische Bundesbahnen SBB» ist eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Bern. Sie basiert auf dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998.

Struktur.

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

Die 100-Prozent-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 (vgl. Seite 106). 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.

Bedeutende Aktionäre.

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

Kreuzbeteiligungen.

Es bestehen weder bei der SBB noch bei ihren voll konsolidierten Tochtergesellschaften kapital- oder stimmenmässige Kreuzbeteiligungen.

Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt CHF 9 Mrd. 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 sowie 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 derjenigen von Art. 7 Abs. 3 des SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Organigramm (1. Januar 2016).

G4-34

Verwaltungsrat Ulrich Gygi, Präsident des Verwaltungsrats		Interne Revision Stefan Raimann						
Chief Executive Officer Andreas Meyer								
Personen- verkehr Jeannine Pilloud	Immobilien Jürg Stöckli	SBB Cargo Nicolas Perrin	Infrastruktur Philippe Gauderon	Finanzen Georg Radon	Human Resources Markus Jordi	Informatik Peter Kummer	Kommunikation Kathrin Amacker	
Fernverkehr	Portfolio- management	Vertrieb	Fahrplan und Netzdesign	Corporate Accounting	Personalpolitik	Solution Center Personenverkehr	Integrierte Kommunikation	Unterneh- mensent- wicklung
Regionalverkehr	Development	Produktion	Anlagen und Technologie	Corporate Controlling	Bildung SBB	Solution Center Infrastruktur	Personenverkehr	Sicherheit und Qualität
Operating	Bewirtschaftung	Asset Management	Projekte	Corporate Treasury	Topkader und Konzernbereiche	Solution Center Cargo, Konzern- bereiche, ICT	Immobilien	Recht und Compliance
Verkehrs- management	Immobilien- rechte	Finanzen	Instandhaltung	Prozess- und Projekt- management	Arbeitsmarkt- fähigkeit, Gesundheit und Soziales	Workplace	SBB Cargo	Supply Chain Manage- ment*
Vertrieb und Services	RailClean	Human Resources	Betrieb	Unternehmens- entwicklung	Shared Service Center	Solution Center Finanzen, HR, Immobilien	Infrastruktur	
Finanzen	Finanzen	Unternehmens- entwicklung	Einkauf, Supply Chain, Produktion	Versicherungs- management	Unternehmens- entwicklung	Software Engineering	Public Affairs und Regulation	
Human Resources	Human Resources	Qualität, Sicherheit und Umwelt	Energie	Corporate Risk Management	Diversity	Operations Management	Strategie, Marketing, Nachhaltigkeit	
Unternehmens- entwicklung	Marketing und Kommunikation		Finanzen	Shared Service Organisation		Strategie, Architektur und Qualität	Markenführung/ -Erlebnis	
Öffentliche Sicherheit	Recht, Compliance und Beschaffung		Human Resources	Change Management		Security & Risk Management		
	Qualität und Sicherheit		Unternehmens- entwicklung					
			Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt					

Konzernleitung

Sonstige Konzernbereiche

* Geführt durch CFO.



Ulrich Gygi, Verwaltungsratspräsident



Monika Ribar



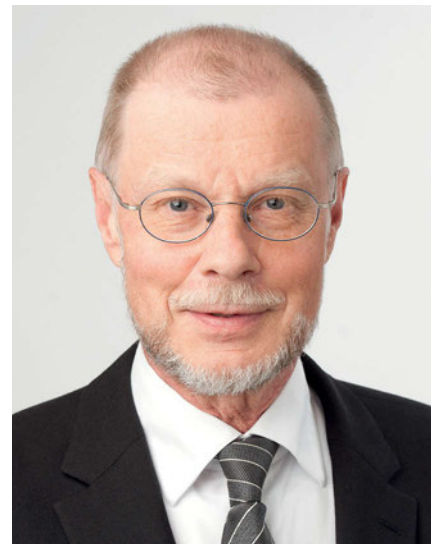
Andrea Hämmerle



Conrad Löffel



Alexandra Post Quillet



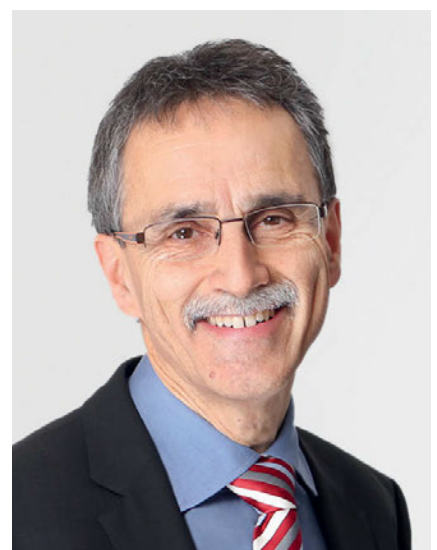
Peter Siegenthaler



Hans-Jürg Spillmann



Daniel Trolliet



Pierre-Alain Urech

Verwaltungsrat.

Mitglieder des Verwaltungsrats.

G4-38

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2015, 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, des Risikoausschusses und des Ausschusses Infrastruktur.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft, Bern, Präsident Investitionsausschuss, Mitglied Audit Committee | AXA Winterthur, Winterthur, Präsident Audit- und Risikoausschuss | BNP Paribas (Suisse) SA, Genf, Mitglied Audit Committee, Mitglied Kreditausschuss.

Monika Ribar (1959, CH)

Vizepräsidentin seit 2014, lic. oec., Vorsitzende des Risikoausschusses, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses und des Ausschusses Infrastruktur.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Lufthansa AG, Frankfurt, Mitglied | Sika AG, Baar, Mitglied, Präsidentin Audit Committee | Chain IQ, Zürich, Mitglied | Rexel SA, Paris, Mitglied | Capoinvest Ltd, Mitglied.

Andrea Hämmerle (1946, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 2012, Dr. iur., alt Nationalrat, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Andere Mandate: Biosphärenreservat Val Müstair – Parc National, Mitglied | Verein Pro Origen (Origen Kulturfestival), Präsident.

Conrad Löffel (1946, CH)

Mitglied seit 2008, Diplomierter Wirtschaftsprüfer. Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Verwaltungsratsmandat: Adimmo AG, Basel, Mitglied.

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Mitglied seit 2012, lic. oec., Crescendo Marketing Unternehmensberatung, Teilhaberin. Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Universität Lausanne, Mitglied Stiftungsrat | HUG AG, Mitglied.

Peter Siegenthaler (1948, CH)

Mitglied seit 2010, lic. rer. pol., Mitglied des Prüfungsausschusses, des Risikoausschusses und des Ausschusses Infrastruktur.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Schweizer Kulturstiftung Pro Helvetia, Mitglied Stiftungsrat | Berner Kantonalbank AG, Mitglied.

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Mitglied seit 2011, lic. rer. pol., selbstständiger Unternehmensberater (Spillmann Consulting GmbH), Vorsitzender des Ausschusses Infrastruktur.

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

Daniel Trolliet (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 2011, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Gemeinderat Avenches, Präsident | Thermoréseau Avenches SA, Mitglied | Avenches Opéra, Mitglied Stiftungsrat | Fondation Général Henri Guisan, Mitglied Stiftungsrat | Grossrat Kanton Waadt, Mitglied | Association Suisse-Sardaigne, Vizepräsident.

Pierre-Alain Urech (1955, CH)

Mitglied seit 2015, CEO Gruppe Romande Energie, Mitglied des Ausschusses Infrastruktur.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Romande Energie Commerce SA, Präsident | FMHL SA (Forces Motrices de l'Hongrin SA), Präsident | FMA SA (Forces Motrices de l'Avançon SA), Präsident | FGB SA (Forces Motrices Gd. St. Bernard SA), Präsident | CTV SA (Centrale thermique de Chavalon), Präsident | Dransenergie SA, Vizepräsident | Hydro-Exploitation SA, Mitglied | TVG SA (Télé Villars-Gryon SA), Mitglied | regioGrid (Verband kantonaler Elektrizitätsunternehmen), Vorstandsmitglied | Chambre vaudoise du commerce, Mitglied des Strategieausschusses.

Weitere Tätigkeiten.

G4-39 G4-41

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Konzernleitung deklarieren ihre Interessenbindungen nach dem Prinzip der Selbstdeklaration. Ein besonderer Ausschuss des Verwaltungsrates (Präsidium), zusammengesetzt aus Ulrich Gygi und Monika Ribar, wacht darüber, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden. 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 noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften der SBB an. Sie standen auch persönlich nicht in geschäftlichen Beziehungen zu der SBB (z. B. als Lieferant, Kreditgeber).

Wahl und Amtszeit.

G4-40

Der Verwaltungsrat und der Verwaltungsratspräsident werden seit der Statutenrevision vom 9. Juni 2011 von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt (vorher: 4 Jahre). 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.

Es finden jeweils gestaffelte Erneuerungswahlen statt. Die nächsten Wahlen finden im Jahr 2016 statt.

Interne Organisation.

G4-36 G4-45

Der Verwaltungsrat konstituiert sich im Übrigen selbst, indem er aus seiner Mitte den Vizepräsidenten, die Vorsitzenden der Ausschüsse des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder wählt. Der Verwaltungsrat bezieht einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht. Sämtliche Entscheide werden vom Gesamtverwaltungsrat getroffen. Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Umsetzung der strategischen Ziele des Bundesrates; er erlässt die Strategie des Konzerns für die Umsetzung der strategischen Ziele unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Auswirkungen.

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2015 zehn ordentliche Sitzungen (davon 3 Klausursitzungen) ab.

Es bestehen folgende vorberatende Ausschüsse: Prüfungsausschuss (4 Sitzungen im Geschäftsjahr), Personal- und Organisationsausschuss (6 Sitzungen im Geschäftsjahr), Risikoausschuss (2 Sitzungen im Geschäftsjahr) und der Ausschuss Infrastruktur (6 Sitzungen im Geschäftsjahr). Der Präsident des Verwaltungsrates ist in allen Ausschüssen vertreten. Der CEO und die betroffenen Konzernleitungsmitglieder nehmen in der Regel an diesen Sitzungen teil.

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 des Jahresprüfungsprogramms der internen Revision). Er beurteilt zudem im Auftrag des Verwaltungsrates die Unabhängigkeit und die Leistung der internen und der 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, des Massnahmen-Controllings und des Investitionsreportings z. H. des Verwaltungsrates sowie mit der Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk-Management-Grundsätze (Risk Policy SBB) und -Aktivitäten der SBB. Ferner befasst sich der Risikoausschuss neu mit dem jährlich erstatteten «Legal & Compliance»-Bericht.

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

Der Ausschuss Infrastruktur behandelt die VR-Geschäfte im Bereich Infrastruktur betreffend Betrieb, Substanzerhalt, Unterhalt und Ausbau des Bahnnetzes sowie deren Finanzierung. Dazu gehören insbesondere die Befassung mit den Netzzustandsberichten, den Leistungs- und Umsetzungsvereinbarungen mit den Behörden, den Unterhaltskonzepten, den Angebots- und Netzausbauplanungen sowie den daraus folgenden Investitionsentscheiden gemäss den Schwellenwerten des Organisations- und Geschäftsreglements und alle diesbezüglichen Finanzierungsfragen.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten auf Vorschlag des Managements festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Vorsitzenden. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen. Der CEO nimmt an den Verwaltungsratssitzungen teil.

Einmal jährlich beurteilt der Verwaltungsrat die Leistungen der Mitglieder der Konzernleitung. Der Verwaltungsrat führt einmal jährlich eine Selbstevaluation durch.

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

G4-35

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

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

G4-44

G4-48

G4-49

G4-50

Der Verwaltungsrat hat ein integriertes Planungs- und Reporting-System eingerichtet. Ihm stehen insbesondere folgende Instrumente zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung:

- Management Informationssystem (MIS): institutionalisierte finanzielle Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP); Langfristplanung (LFP);
- Forecast über die Erreichung der Budgetvorgaben (dieser wird im Laufe des Geschäftsjahres regelmässig aktualisiert);
- Genehmigung Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht zuhanden der Generalversammlung;
- Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele zuhanden des Bundesrats;
- Genehmigung jährlicher Revisionsplan für die interne Revision;
- Kenntnisnahme der Revisionsberichte der internen und der externen Revisionsstelle sowie Kenntnisnahme des umfassenden Berichts der externen Revisionsstelle;
- Genehmigung jährlicher Corporate Risk Report; Kenntnisnahme des Massnahmen-Controllings; Kenntnisnahme des «Legal & Compliance»-Berichts;
- internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- Genehmigung jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften der SBB;
- Kenntnisnahme jährlicher Netzzustandsbericht;
- Genehmigung jährlicher Bericht zur Leistungsvereinbarung;
- Genehmigung jährlicher Sicherheitsbericht (Security und Safety).

Interne Revision.

Die Interne Revision unterstützt den Verwaltungsrat, den Prüfungsausschuss und die Konzernleitung bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten. Sie ist direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrates unterstellt und damit von der operativen Leitung des Konzerns unabhängig. Die Interne Revision erstattet dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses laufend Bericht.

Risikomanagement.

G4-46 G4-47

Die SBB betreibt ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrates und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risikomanagement. Grundlage dafür ist die vom Verwaltungsrat verabschiedete Risk Policy SBB, die Ziele, Grundsätze sowie Aufgaben und Verantwortungen im Risk Management der SBB regelt. Im jährlichen Risk-Management-Prozess werden die Risiken identifiziert, beurteilt und Massnahmen zur Risikosteuerung ergriffen. Die Konzernleitung, der Risikoausschuss sowie der Verwaltungsrat setzen sich mit den wesentlichen Risiken und den Massnahmen auseinander. Entscheidungen auf dieser Stufe werden in den nachfolgenden Risk-Management-Prozessen berücksichtigt. Über die Durchführung der Risikobeurteilung wird gem. Art. 961c OR im Anhang zur Konzernrechnung berichtet.

Compliance.

G4-56 G4-57 G4-58

Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt. Die SBB ist sich der Verantwortung als fairer und korrekter Partner gegenüber Mitarbeitenden, Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit bewusst. Im Verhaltenskodex («Code of Conduct») sind die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln festgelegt, welche für alle Mitarbeitenden, Kunden und Lieferanten gleichermaßen verbindlich sind. Tatsächliche oder vermutete Verstösse können vertraulich der neu organisierten Compliance-Meldestelle oder auch anonym über ein sicheres webbasiertes System von internen, aber auch von externen Personen gemeldet werden. Im Berichtsjahr wurde zudem besonderes Augenmerk auf die Integration der Compliance-Funktionen in die bestehende Organisation sowie auf die Zusammenarbeit zwischen Interner Revision, Risk Management und Compliance gelegt. Mit dem neu organisierten Compliance Management System (CMS) stellt die SBB eine wirksame Regel- und Gesetzeskonformität sicher.

Konzernleitung.

Mitglieder der Konzernleitung.

G4-38

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2015, 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)

CEO (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.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Vorstandsmitglied | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Vizepräsident | International Union of Railways (UIR), Mitglied.

Jeannine Pilloud (1964, CH)

Leiterin Personenverkehr (seit 2011), dipl. Arch. ETHZ, Henley Management College/INSEAD; London Master of Business Administration (MBA). Zuletzt Tätigkeit als Senior Vice President, ICT Operations/Region Westeuropa bei T-Systems International GmbH. Verwaltungsrats- und andere Mandate: Schweiz Tourismus, Vorstandsmitglied | Mitglied des Tourismusrates des Kantons GR.

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.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: smeyers Holding AG, Mitglied.

Nicolas Perrin (1959, CH)

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

Verwaltungsrats- und andere Mandate: HPC, Hamburg Port Consulting, Mitglied des Aufsichtsrates.

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, Mitglied | LITRA, Vorstandsmitglied | USIC, Mitglied des Beirates.

Georg Radon (1958, CH)

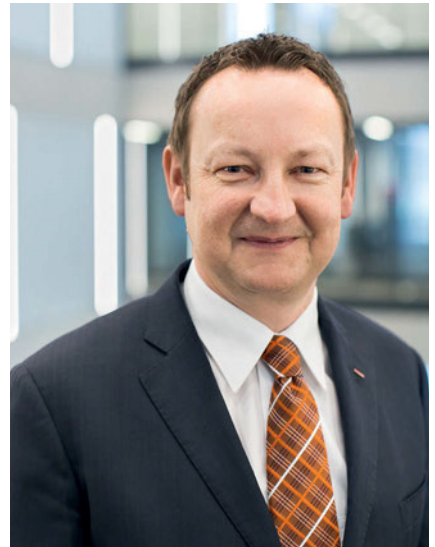
CFO (seit 2008), Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Zürich (HWV), Swiss Certified Controller am Institut für Betriebsökonomie Zürich sowie Advanced Management Programme an der Harvard Business School in Boston. Zuletzt Tätigkeit als Group Chief Financial Officer und Mitglied der Konzernleitung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



Andreas Meyer, CEO



Jeannine Pilloud



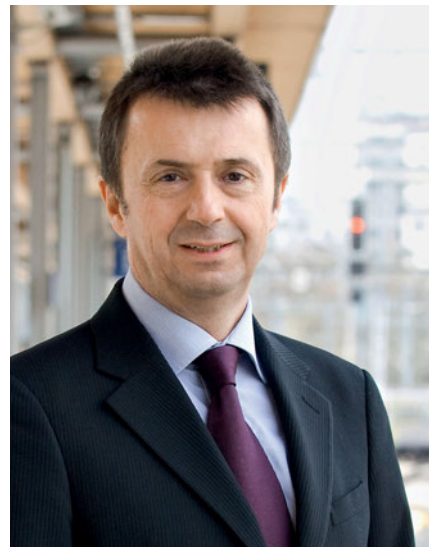
Jürg Stöckli



Nicolas Perrin



Philippe Gauderon



Georg Radon



Markus Jordi



Peter Kummer



Kathrin Amacker

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.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Behindertenheim «Blumenhaus», Präsident Vorstand | Alters- und Pflegeheim «Am Bach», Präsident Stiftungsrat.

Peter Kummer (1965, CH)

Leiter Informatik (seit 2010), lic. rer. pol. Bei der SBB seit 2007, zuvor Leiter IT Architektur und Strategie bei der Mobiliar Versicherungsgesellschaft.

Kathrin Amacker (1962, CH)

Leiterin Kommunikation (seit 2013), Dr. phil. II. Zuvor diverse Tätigkeiten bei Ciba-Geigy/Novartis (Projektleiterin Pharmazeutische Klinikproduktion und Entwicklung, Human Resources Management). Zuletzt Chief Communication Officer der Swisscom AG sowie Mitglied der Konzernleitung von Swisscom.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Merian-Iselin Stiftung, Basel, Mitglied des Stiftungsrats | Verein Regio Basiliensis, Präsidentin Vorstand | Universität Basel, Mitglied Universitätsrat.

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2015 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

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

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 Fachführungen Sicherheit und Qualität, Unternehmensentwicklung, Recht & Compliance ausserhalb der Konzernleitung. Supply Chain Management wird durch den CFO geführt.

Entschädigungen.

G4-51 G4-52 G4-53

Der Verwaltungsrat hat die Entschädigungen sowie Nebenleistungen seiner Mitglieder im Honorar- und Spesenreglement 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 Bestimmungen im Honorar- und Spesenreglement 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 Familienangehörige resp. Lebenspartnerinnen und -partner. 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 Erfolgsprämien-systems, die Definition der Kriterien der Zielerreichung und den anwendbaren Massstab. Im Weiteren genehmigt der Verwaltungsrat die Zielerreichung und die darauf abgestützten Leistungs- und Erfolgsprämien für das vorangegangene Geschäftsjahr. Die Entschädigungen der Verwaltungsrats- und Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings¹ an den Bund rapportiert.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

An ehemalige Mitglieder der Konzernleitung wurden im Berichtsjahr keine Entschädigungen (Vorjahr keine) ausgerichtet. Für die früher ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrates wurden im Berichtsjahr mit Ausnahme der Gratisabgabe von Generalabonnements (Präsident lebenslänglich, Mitglieder während 4 Jahren nach Ausscheiden) 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.

¹ Bericht an die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte über die Entlohnung und weitere Vertragsbedingungen der obersten Kader und Leitungsorgane von Unternehmen und Anstalten des Bundes.

G4-51

Verwaltungsrat

CHF	2015	2014
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	810 834	812 500
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	98 226	120 211
Spesenpauschale	79 084	79 082
GA	77 653	80 460
Gesamtentschädigung	1 065 797	1 092 253

Verwaltungsratspräsident

Honorar	225 000	225 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	26 129	29 000
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	8 830	8 640
Gesamtentschädigung	282 459	285 140

Vizepräsident

Honorar	90 000	97 500
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	16 493	12 000
Spesenpauschale	7 000	7 582
GA	8 823	11 965

Übrige sieben Mitglieder des Verwaltungsrates

Honorare	495 834	490 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	55 604	79 211
Spesenpauschale	49 584	49 000
GA	60 000	59 855

Konzernleitung

CHF	2015	2014
Alle Mitglieder der Konzernleitung		
Fixes Grundsalär	3 425 341	3 395 338
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 839 734	1 991 778
Sonderprämie	0	20 000
Spesenpauschale	178 800	178 800
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	300 000	300 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	81 924	82 375
Gesamtentschädigung	5 845 304	5 987 796

CEO

Fixes Grundsalär	593 333	580 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	336 270	375 463
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	60 000	60 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	11 878	11 855
Gesamtentschädigung	1 046 186	1 072 023

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

G4-33

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle auf jeweils ein Jahr. Seit der Gründung der SBB am 1. Januar 1999 übt die Ernst & Young AG, Bern, dieses Amt aus. In der Regel ist die Ernst & Young AG ebenfalls bei Konzerntochtergesellschaften als Revisionsstelle tätig. Die leitende Revisorin ist seit 2014 für die SBB verantwortlich.

Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse der SBB 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 2015 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 088 000 (Vorjahr CHF 1 173 070) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young 2015 kein zusätzliches Honorar (Vorjahr CHF 596 115).

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 Revisorergebnisse mit den Revisoren und macht sich ein Bild vom Zusammenwirken zwischen der externen und der internen Revisionsstelle.

Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte Aktionär.

Steuerung der SBB.

G4-27 → G4-37

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 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 insbesondere über folgende Steuerungsinstrumente:

- Festlegung der langfristigen Zielvorgaben im Eisenbahngesetz;
- Festlegung eines vierjährigen Zahlungsrahmens für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur durch das Parlament;
- Festlegung der strategischen Ziele für die SBB durch den Bundesrat, der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung dieser Ziele. Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele durch den Bundesrat;
- Festlegung der konkreten Verwendung von Verpflichtungskrediten für Erweiterungsinvestitionen in einer Umsetzungsvereinbarung zwischen UVEK und SBB;
- Festlegung der Ziele hinsichtlich Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr und der SBB;
- Genehmigung des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts inkl. Jahres- und Konzernrechnung und der Gewinnverwendung durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Wahl beziehungsweise Abwahl der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Entlastung der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- regelmässige Berichterstattungen an UVEK/EFD.

Nachhaltigkeit bei der SBB.

Unser Nachhaltigkeitsverständnis.

G4-1

«Der neue Gotthardtunnel, den wir Mitte Jahr übernehmen dürfen, ist ein Jahrhundertprojekt – und er passt ausgezeichnet zu uns: Die SBB ist von Grund auf zu langfristigem, nachhaltigem Denken und Handeln verpflichtet. Die SBB baut und unterhält nicht nur die Bahninfrastruktur über Jahrzehnte hinweg, sondern sie leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen in unserem Land. So verfolgt die SBB als grösste Energieverbraucherin der Schweiz ambitionierte Ziele bezüglich Energieeffizienz. Und wir wollen ab 2025 nur noch Strom aus erneuerbaren Quellen verwenden. Auch unser Fokus auf Kundenzufriedenheit trägt zur Nachhaltigkeit bei: Je mehr Kunden unser Angebot nutzen, desto umweltfreundlicher und sicherer wird die Mobilität der Schweiz. Wir wollen die Mobilität der Zukunft gestalten – mit höchstem Anspruch an die Ökologie.»

Andreas Meyer, CEO SBB AG

Als nachhaltiges Unternehmen hat die SBB nicht nur den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg im Auge, sondern nimmt bei allen Entscheiden ihre ökologische und gesellschaftliche Verantwortung wahr:

- Sie setzt ihre Ressourcen effizient, verantwortungsvoll und umweltschonend ein, reduziert die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt und stellt eine verantwortungsvolle Lieferkette sicher.
- Sie ist für ihre Mitarbeitenden eine verantwortungsvolle und fortschrittliche Arbeitgeberin.
- Sie bietet ihren Kunden umweltfreundliche und sichere Transportlösungen zu marktgerechten Preisen. Im Personenverkehr ermöglicht sie zudem barrierefreie Tür-zu-Tür-Mobilitätslösungen.
- Sie leistet durch ihr Angebot und Engagement einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung der Schweiz.

Strategische Stossrichtungen und Handlungsfelder.

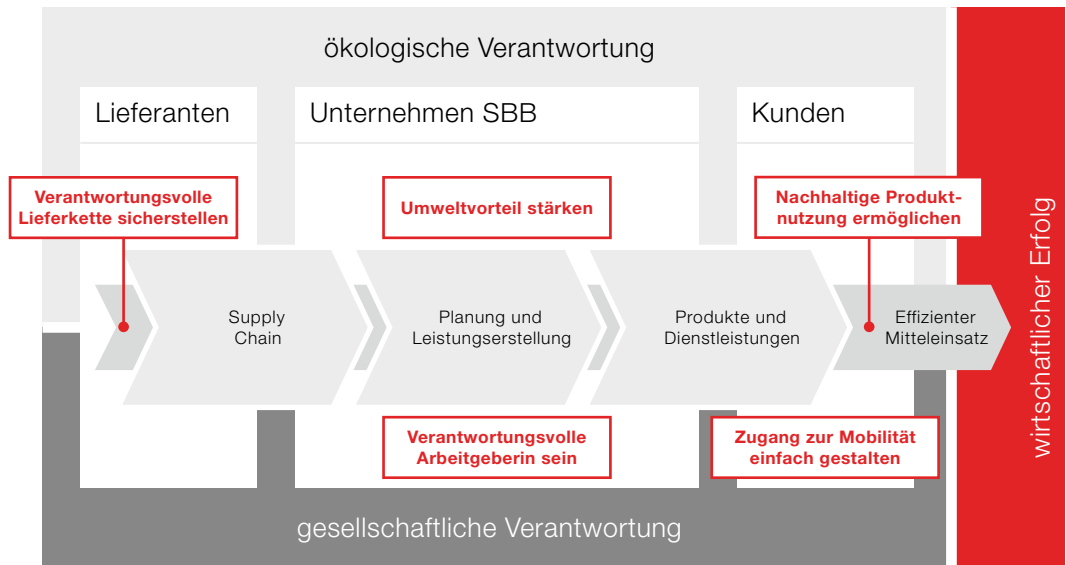
Um ihren Nachhaltigkeitsvorteil zu erhalten und erste Wahl für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Schweiz zu werden, hat die SBB in Abstimmung mit internen Stakeholdern fünf strategische Stossrichtungen festgelegt. Diese fünf Stossrichtungen leiten sich vom Nachhaltigkeitsverständnis der SBB ab und sind eng an die Wertschöpfungskette angelehnt. So stellen sie ein auf die Kernleistung und den Kunden ausgerichtetes Vorgehen sicher. Zudem unterstützen die strategischen Stossrichtungen bestehende Konzernziele.

Die SBB ...

1. stellt eine verantwortungsvolle Lieferkette sicher
2. sichert den Umweltvorteil gegenüber der Strasse
3. ist eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin
4. gestaltet den Zugang zur Mobilität einfach und sicher
5. übernimmt Verantwortung für ihre Mobilitätsdienstleistungen und ermöglicht eine nachhaltige Produktnutzung

G4-20
G4-21

Nachhaltigkeit entlang der Wertschöpfungskette.



Für den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg der SBB ist es grundlegend, die verfügbaren finanziellen Mittel effizient einzusetzen. In diesem Sinne deckt die Finanzstrategie alle relevanten finanziellen Gesichtspunkte ab. Im Gegenzug ist die SBB Nachhaltigkeitsstrategie darauf ausgerichtet, die ökologische und gesellschaftliche Verantwortung zu wahren.

Den fünf strategischen Stossrichtungen der Nachhaltigkeitsstrategie sind Handlungsfelder untergeordnet. Diese Felder sind einerseits für die SBB Kunden von hoher Relevanz. Andererseits tragen sie entscheidend dazu bei, den Nachhaltigkeitsvorteil der SBB zu erhalten. Die betreffenden Handlungsfelder schliessen sich wie folgt an die fünf strategischen Stossrichtungen an:

G4-19

Vierzehn vorrangige Handlungsfelder konkretisieren die fünf strategischen Stossrichtungen.

Erste Wahl für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Schweiz.				
^	^	^	^	^
Verantwortungsvolle Lieferkette sicherstellen	Umweltvorteil stärken	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein	Zugang zur Mobilität einfach gestalten	Nachhaltige Produktnutzung ermöglichen
Nachhaltige Beschaffung	Hohe Energieeffizienz	Attraktive und wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen	Kombinierte Mobilität	Grüne Produkte
Umweltschonende Entsorgung	Aktiver Klimaschutz	Gesunde und leistungsfähige Mitarbeitende	Barrierefreier Zugang	Saubere Züge und Bahnhöfe
	Effektiver Lärmschutz	Hohe Arbeits- und Betriebssicherheit	Sicheres Bahnumfeld	Gleichmässige Pendlerströme

G4-18

Der vorliegende Bericht folgt der Struktur der fünf Stossrichtungen mit ihren jeweiligen Handlungsfeldern.

Wesentlichkeitsanalyse und Überprüfung der Nachhaltigkeitsstrategie.

G4-2

G4-27

G4-37

Die aktuelle Nachhaltigkeitsstrategie ist für die Jahre 2014–2016 festgelegt. Sie beruht unter anderem auf einer umfangreichen Befragung der Stakeholder, die 2014 erfolgt ist. Im Rahmen dieser Befragung gaben 1000 Kundinnen und Kunden sowie 13 Fachpersonen Auskunft darüber, welche ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitsaspekte sie für die SBB als relevant erachten. Die Umfrage hat ergeben, dass die Befragten das Kerngeschäft der SBB, nämlich die «Verkehrsverlagerung auf die Schiene», als wichtigste Nachhaltigkeitsmassnahme ansehen. Diese und weitere wesentliche Massnahmen sind in den Stossrichtungen der Nachhaltigkeitsstrategie abgebildet oder zumindest einem Handlungsfeld zugeordnet.

Die drei wichtigsten Nachhaltigkeitsaspekte aus Stakeholdersicht nach vorgegebenen Dimensionen.

Dimension	Aspekt	Ranking pro Dimension
Ökologie	Verkehrsverlagerung auf die Schiene fördern	1
	Energieeffizienz steigern	2
	Erneuerbare Energien fördern	3
Wirtschaft	Lieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien überprüfen und bewerten	1
	Zertifizierte Umwelt- und Qualitätsmanagementsysteme etablieren	2
	Transparente Führungsstrukturen schaffen	3
Anstellungsbedingungen und Menschenrechte	Die Gesundheit und Sicherheit der Angestellten fördern	1
	Lohngleichheit zwischen Frau und Mann sicherstellen	2
	Die Aus- und Weiterbildung der Angestellten ermöglichen	3
Gesellschafts- und Produktverantwortung	Kundengesundheit und -sicherheit gewährleisten	1
	Angebote und Preise transparent kennzeichnen	2
	Nachhaltig bauen	3

Die SBB plant, ihre Nachhaltigkeitsstrategie 2016 zu aktualisieren. Dabei sollen die bestehenden Handlungsfelder im Austausch mit den Stakeholdern überprüft und bei Bedarf um weitere Themen ergänzt werden.

Einbezug von Stakeholdern.

- G4-24
- G4-25
- G4-26

Als grösste Mobilitäts- und Transportdienstleisterin der Schweiz steht die SBB mit zahlreichen Anspruchsgruppen in Kontakt. Als wesentliche Anspruchsgruppen erachtet die SBB Privatkunden und Geschäftskunden, den Bund als Eigner, die Kantone als Besteller von Regionalverkehrsleistungen, Mitarbeitende, Lieferanten, Sozialpartner, Fachverbände, Interessensgruppen im Bereich Umweltschutz, Behindertenverbände, Wissenschaft, Politik und die Öffentlichkeit.

Ebenso stehen die Fachstellen der SBB in regelmässigem Kontakt mit ihren zentralen Anspruchsgruppen. Die Formen des Dialogs sind vielfältig und reichen von anonymen Marktforschungen über informelle Treffen und Mitgliedschaften bis hin zu Partnerschaften mit intensivem, regelmässigem Austausch. Eine besonders enge Zusammenarbeit findet zwischen der SBB und dem Eigner statt, mit den jeweiligen Behörden sowie den relevanten parlamentarischen Gremien.

Für den Austausch mit ausgewählten Anspruchsgruppen hat die SBB zudem spezielle Gremien ins Leben gerufen. Beispielsweise pflegt sie – zusätzlich zum SBB Kundendienst und zu regelmässigen Befragungen zur Kundenzufriedenheit – das Gespräch mit dem Kundenbeirat. Im Beirat erhalten ausgewählte Reisende eine Plattform zum Mitdenken, Hinterfragen und Mitgestalten. Daneben setzt die SBB im Kundendialog verstärkt auf das Internet und auf Social-Media-Kanäle, die den Dialog mit weiten Bevölkerungskreisen in den letzten Jahren wesentlich interaktiver gestaltet haben. Mit

den Sozialpartnern besteht eine langjährige enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit. Die Umweltverbände erhalten von der SBB regelmässig Informationen und Angebote zum Dialog.

Nachhaltigkeitsmanagement bei der SBB.

- G4-34
- G4-35
- G4-36
- G4-37

Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns legt die Nachhaltigkeitsstrategie der SBB fest und sorgt in Zusammenarbeit mit den Themenverantwortlichen der Divisionen für die Umsetzung. Um die Umsetzung zu überwachen und die Nachhaltigkeitsmassnahmen erfolgreich zu steuern, betreibt die SBB ein Monitoring. Anhand strategischer Kennzahlen für jedes Handlungsfeld überwacht und lenkt dieses Monitoring nicht nur wirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Unternehmensleistungen im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie. Der Umsetzungsstand der Strategie wird jährlich der Konzernleitung mitgeteilt, die zusammen mit dem Verwaltungsrat die oberste Verantwortung für die nachhaltige Wirtschaftsleistung der SBB trägt.

Die Konzernleitung und die Angehörigen des obersten Kaders erhalten über neun Konzernziele bonusrelevante Anreize. Vier dieser Ziele stehen direkt mit den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie im Einklang. Es sind dies Personalmotivation, Sicherheit, Kundenzufriedenheit und allen voran die ökologische Nachhaltigkeit.

Kathrin Amacker, Leiterin Kommunikation und Konzernleitungsmitglied, vertritt das Thema Nachhaltigkeit in der Konzernleitung. Damit die SBB erste Wahl für nachhaltige Mobilitätslösungen wird, braucht es in erster Linie engagierte Mitarbeitende aus allen Fachbereichen, die den Gedanken einer nachhaltigen SBB in ihrem Arbeitsalltag leben und verbreiten. Aus diesem Grund hat die SBB bereits 2014 eine Ambassadors-Community für Mitarbeitende gegründet, die sich durch eine Affinität zu Nachhaltigkeitsthemen auszeichnen. Daraus sind mittlerweile über 140 Nachhaltigkeitsambassadoren hervorgegangen, die sich in ihrem Arbeitsalltag für eine nachhaltige SBB einsetzen und das Nachhaltigkeitsbewusstsein ihrer Kolleginnen und Kollegen schärfen.

Fortschritt bei der Erreichung strategischer Ziele.

Handlungsfeld	Strategische Ziele	Fortschritt Strategieumsetzung 2015	Ausblick 2016
Nachhaltige Beschaffung	Verbindliche Verhaltensgrundsätze für Lieferanten und Anwendung sozialer und ökologischer Kriterien in der Beschaffung.	↗	Der Rollout der Verhaltensgrundsätze für Lieferanten soll im Laufe des Jahres abgeschlossen werden.
Umweltschonende Entsorgung	Gezielte Vermeidung von Abfällen und optimale Bewirtschaftung wiederverwertbarer Materialien.	↗	Die SBB plant, 2016 in Olten ein auf Kreislaufwirtschaft basierendes Recyclingcenter aufzubauen.
Hohe Energieeffizienz	Senkung des Energieverbrauchs in allen Bereichen.	↗	Steigerung der Energieeinsparungen durch die Umsetzung von über 250 Einzelprojekten, u. a. das adaptive Lenkungssystem (ADL) und das Energiesparpaket 3 auf dem Rollmaterial der S-Bahn Zürich (DTZ).
Aktiver Klimaschutz	Die Treibhausgasemissionen aus allen Aktivitäten werden konsequent minimiert.	↑	Für Frühjahr 2016 ist geplant, die neue Klimastrategie zu verabschieden.
Effektiver Lärmschutz	Die SBB reduziert den durch den Bahnbetrieb entstehenden Lärm und kommuniziert aktiv bei Baustellenlärm.	↗	Weitere Strategieumsetzung (Lärmschutzwände, Massnahmen an Schienen) gemäss Planung.
Attraktive und wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen	Die SBB möchte Arbeitgeberin erster Klasse werden.	→	Die SBB überarbeitet dieses Thema im Rahmen der neuen SBB HR-Strategie.
Gesunde und leistungsfähige Mitarbeitende	Die SBB schafft gesundheitsförderliche Rahmenbedingungen und fördert gesundes Verhalten.	↑	Die SBB überarbeitet dieses Thema im Rahmen der neuen SBB HR-Strategie.
Hohe Arbeits- und Betriebssicherheit	Arbeits- und Betriebsunfälle sollen minimiert werden.	→	Konzernweit werden über 3000 Teams in Sicherheits- und Qualitätswerkstätten Verbesserungsmaßnahmen in ihrem Bereich bestimmen und umsetzen.
Kombinierte Mobilität	Den Kunden werden die Tools und die Infrastruktur bereitgestellt, um ihre Mobilität von Tür zu Tür optimal zu gestalten.	↗	Als wichtiger Umsetzungsschritt ist in der zweiten Jahreshälfte die Lancierung eines Tür-zu-Tür-Reiseplaners vorgesehen.
Barrierefreier Zugang	Personen mit eingeschränkter Mobilität können alle Dienstleistungen der SBB autonom und diskriminierungsfrei nutzen.	↗	Bis Ende Jahr verfügen alle Billettautomaten über ein taktiles Schild, unter anderem zur Unterstützung von Menschen mit Sehbehinderung.
Sicheres Bahnumfeld	Kunden nehmen Züge und Bahnhöfe als sicher wahr und fühlen sich gut aufgehoben.	↗	Gemäss dem jährlichen Security-Programm werden gezielte Massnahmen umgesetzt.
Grüne Produkte	Die SBB unterstützt die Kunden mit ihren Produkten dabei, ihren ökologischen Fussabdruck zu reduzieren.	↗	Die Entwicklung grüner Produktkonzepte, insbesondere im Bereich Umweltinformation, wird vorangetrieben.
Saubere Züge und Bahnhöfe	Eine gute und benutzerfreundliche Entsorgungsinfrastruktur sorgt für saubere Züge und Bahnhöfe.	↑	Die überdurchschnittlich hohe Trennquote der Reisenden soll beibehalten und der Recyclingprozess optimiert werden.
Gleichmässige Pendlerströme	Innovative Lösungen sorgen für eine effiziente Verteilung der Pendlerströme über den Tag.	↗	Im 2016 sollen dank interner Sensibilisierung noch mehr SBB Mitarbeitende und Vorgesetzte von flexiblen Arbeitsformen überzeugt werden.

- ↑ Jahresziel übertroffen
- ↗ Jahresziel erreicht/fast erreicht
- geringer/kein Fortschritt
- ↓ Leistung rückläufig

Verantwortungsvolle Lieferkette sicherstellen.

Nachhaltige Beschaffung.

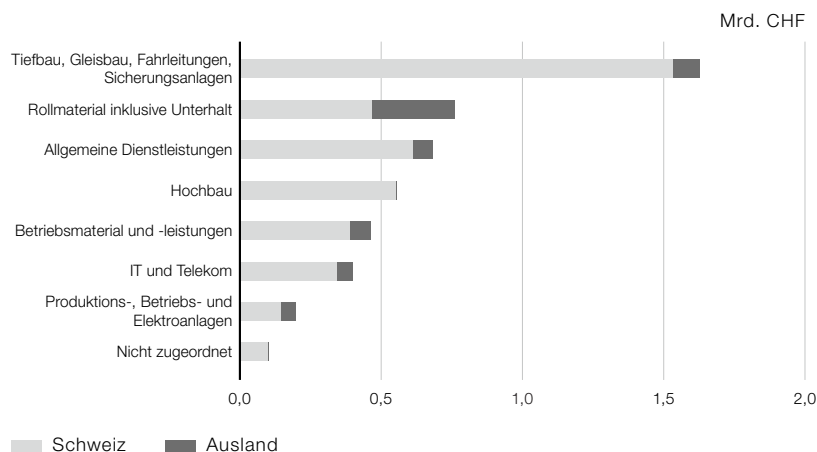
G4-12

Die SBB ist einer der grössten Auftraggeber in der Schweiz und damit ein wichtiger Motor für die Schweizer Wirtschaft. Als Einkäuferin hat sie 2015 Aufträge in der Höhe von 4,8 Milliarden Franken an Dritte (2014: CHF 5,0 Milliarden) vergeben und mit rund 16 000 Lieferanten zusammengearbeitet.

Die Lieferkette der SBB ist aussergewöhnlich breit gefächert. Sie vereint ganz unterschiedliche Bereiche wie etwa die Baubeauftragung, die eigenen Datennetze und Energieanlagen oder die Flottenbeschaffung und den Flottenunterhalt. Die grosse Vielfalt der Lieferkette äussert sich ferner in verschiedenartigen Beschaffungsmethoden. Diese reichen von Werkverträgen im Bau und Projektbeschaffungen für die Flotte über Konsignationslager bis zur Direktanbindung des Lieferanten über Kataloge.

G4-EC9

Die SBB als Auftraggeberin 2015.



G4-DMA

Die SBB folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens. Sie richtet sich nach den unternehmensinternen Grundsätzen der finanziellen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit sowie nach definierten Mindestanforderungen hinsichtlich Qualität und Sicherheit. Abhängig vom Beschaffungsgegenstand können zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, um die Nachhaltigkeit der Lieferkette sicherzustellen.

Die SBB verfolgt das Ziel, bis 2016 verbindliche Verhaltensgrundsätze für Lieferanten in ihre Verträge aufzunehmen. Die Einhaltung dieser Vereinbarungen zu Sicherheit und Umwelt wird im Rahmen der Lieferantenbewertung regelmässig überprüft. Darüber hinaus berücksichtigt die SBB in ihren Warengruppenstrategien soziale und ökologische Gesichtspunkte.

Entwicklung 2015.

Stakeholder-Befragungen und der Vergleich mit anderen Unternehmen belegen, dass soziale, ethische und ökologische Kriterien bei der Auftragsvergabe immer bedeutender werden. Im Berichtsjahr hat sich die SBB deshalb vertieft mit Fragen der Nachhaltigkeit rund um ihre Warengruppen und Lieferanten auseinandergesetzt.

Die SBB hat 2015 in mehreren Bereichen konzernweit gültige Mindestanforderungen hinsichtlich Qualität und Nachhaltigkeit definiert. Diese Anforderungen bilden die Grundlage bei öffentlichen Ausschreibungen.

Die Division Infrastruktur führt in diesem Zusammenhang das Projekt «Qualitäts- und Nachhaltigkeitsanforderungen in der Beschaffung» durch. Mithilfe eines risiko-basierten Ansatzes formuliert das Projekt pro Warengruppe konkrete Nachhaltigkeitsanforderungen, die in Ausschreibungen von Bedarfsträgern und Einkäufern angewandt werden können.

In ökologischer Hinsicht hat die SBB detailliert analysiert, wie sich einzelne Warengruppen auf die Umwelt auswirken. Wie wichtig eine nachhaltige Beschaffungspolitik ist, zeigt sich beispielsweise beim Klimaschutz. Die indirekten Treibhausgasemissionen, die durch den Einkauf von Produkten und Dienstleistungen entstehen, betragen bei der SBB nach einer Schätzrechnung ein Mehrfaches der direkten Emissionen, die im Betrieb anfallen.

Ab 2016 müssen alle Geschäftspartner und Lieferanten den SBB Verhaltenskodex einhalten. Ihr Handeln soll sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügen. Damit bürgt die SBB für Sicherheit, Qualität sowie Nachhaltigkeit. Sie schafft ferner die Voraussetzungen für eine integre Arbeitsumgebung und schützt ihre Reputation. Die SBB nimmt die Verpflichtung zur Einhaltung des Verhaltenskodex künftig explizit in ihre Verträge auf und wird in gewissen Fällen von ihren Lieferanten eine zusätzliche schriftliche Integritätserklärung verlangen.

Nachhaltige Beschaffung von Schienenfahrzeugen bei SBB Infrastruktur.

SBB Infrastruktur hat 47 neue Rangier- und Streckenlokomotiven sowie 35 neue Baudiensttraktoren bestellt. Bei der Beschaffung spielten erstmals Kriterien der Energieeffizienz eine bedeutende Rolle. Die Anbieter mussten unter anderem Unterlagen zu Energieverbrauchssimulationen für unterschiedliche Einsatzzwecke der einzelnen Fahrzeuggattungen einreichen. Die Resultate dieser Berechnungen flossen in die Lebenszykluskosten ein. Die Fahrzeughersteller erhielten dadurch Anreize, energieeffiziente Lösungen zu entwickeln. Die auf Basis der neuen Beurteilungskriterien bestellten Rangier- und Streckenlokomotiven sind energieeffiziente 2-Kraft-Fahrzeuge. Sie verfügen neben dem Dieselmotor über einen elektrischen Antrieb. Damit reduziert die SBB massgeblich ihren Dieselverbrauch und Kohlendioxidausstoß.

Umweltschonende Entsorgung.

G4-DMA

G4-EN23

Jährlich fallen bei der SBB 467 722 Tonnen Sonder-, Betriebs- und Publikumsabfälle an (davon 303 188 Tonnen Gleisaushub). Die Entsorgung und Wiederverwertung verwendeter Materialien ist für die SBB ein wichtiger Teil ihrer ökologischen Verantwortung und geniesst deshalb hohe Priorität. Nachhaltig mit Materialien umzugehen, heisst für die SBB, nach Möglichkeit Abfälle zu vermeiden beziehungsweise die Abfallmenge zu reduzieren, Wertstoffe getrennt zu sammeln und wiederzuverwerten sowie den Restmüll umweltgerecht zu entsorgen.

Konzernweit ist das «Kompetenzzentrum Entsorgung» (KPZ) dafür verantwortlich, eine einheitliche Abfallbewirtschaftung zu entwickeln, durchzusetzen und zu überwachen.

Die SBB verfolgt das Ziel, Abfälle zu vermeiden. Zu diesem Zweck setzt sie Ressourcen gezielt ein und verwendet bewusst stofflich wiederverwertbare Materialien. Indem sie ein konzernweites Wertstoff- und Entsorgungsmanagement aufbaut und Abfallkosten sowie Wertstoff Erlöse aktiv bewirtschaftet, will sie die umwelt- und gesetzeskonforme Entsorgung aller Abfälle sicherstellen.

Entwicklung 2015.

In der ersten Hälfte des Jahres 2015 hat das KPZ die Zusammenarbeit mit den Entsorgungspartnern vertieft und Abläufe kontinuierlich optimiert. Eine verbesserte Datentransparenz ermöglichte die Aufdeckung sowie Beseitigung von Leerläufen und erhöhte die Auslastung von Mulden und Containern. Zudem kamen, wo sinnvoll, vermehrt Presscontainer oder andere Verdichtungsgeräte zum Einsatz, was die Transportkosten senkte.

Das KPZ bildete im Berichtsjahr über 180 SBB Mitarbeitende in einer Kick-off-Schulung sowie rund 125 Standortverantwortliche in Grundschulungen aus. Die Schulungen vertieften das Verständnis der Mitarbeitenden für das Thema Entsorgung und veranschaulichten den Sinn und Nutzen von Abfalltrennung und Separatsammlungen. Um die Mitarbeitenden beim Erkennen, Trennen und korrekten Entsorgen von Abfällen und Wertstoffen noch stärker zu unterstützen, führte das KPZ zudem eine einheitliche Beschriftung für Sammelgebinde ein.

Der 2014 eingeführte Webshop für Sonderabfälle wurde im Berichtsjahr ausgebaut und erweitert. In diesem Zusammenhang digitalisierte das KPZ wesentliche Prozesse rund um die Archivierung von VeVA-Begleitscheinen und reduzierte damit den administrativen Aufwand. Die Nachverfolgbarkeit der Sonderabfälle von der Entstehung bis zur Entsorgung bleibt erhalten.

Das 2014 erfolgreich initiierte Pilotprojekt zur Bündelung der Kupferabfälle im Zentrallager Dulliken wurde im Berichtsjahr in Zusammenarbeit mit SBB Anyway fortgesetzt. Durch das Poolen, das Recyclen und den Verkauf von Kupfer ergab sich bis Ende Oktober 2015 – trotz schlechter Rohstoffpreise – ein beträchtlicher Mehrerlös von knapp 125 000 CHF.

G4-EN1

Verbrauch umweltrelevanter Stoffe		2015	2014	$\Delta\%$
Diesel	1 000 l	14 595	14 448*	1,0
Heizöl	1 000 l	8 237	8 221**	0,2
Schmierstoffe	t	740	704	5,1
Säuren, Laugen, Chemikalien	t	72	74	-2,7
Farben, Lacke und Verdüner	t	103	105	-1,9
Herbizide	t	2,8	2,2	29,0

* Wert rückwirkend korrigiert. Dieserverbrauch von SBB-Buslinien (inkl. Fernbus) neu berücksichtigt.

** Wert rückwirkend korrigiert. Heizölverbrauch Infrastruktur neu berücksichtigt.

G4-EN23

Industrieabfälle	Entsorgungsmethode	2015	2014	$\Delta\%$
Gleisaushub (Schotter, Kiessand)	Recycling	t 258 288	265 700	-2,8
	Deponie	t 44 900	68 450	-34,4
Altmetall	Recycling	t 68 473	85 231	-19,7
Holz	Verbrennung	t 16 205	17 273	-6,2

G4-EN23

Sonderabfälle	Entsorgungsmethode	2015	2014	$\Delta\%$
Stark belasteter Aushub	Verbrennung	t 40 593	58 356*	-30,4
Schlämme	Deponie	t 502	312	60,8
Altöle, Altfette	Verbrennung	t 885	351	152,3
Batterien	Recycling	t 240	299	-19,8

* Wert rückwirkend korrigiert. Der Datenerfassungsprozess wurde verbessert.

Umweltvorteil stärken.

Hohe Energieeffizienz.

Elektrische Energie spielt bei der SBB eine zentrale Rolle – sei es der Bahnstrom 16,7 Hertz, der die Züge antreibt, oder der Haushaltsstrom 50 Hertz, der Bahnhöfe, Bürogebäude und die Bahninfrastruktur versorgt. Die SBB baut ihr Bahnangebot in den kommenden Jahren weiter aus, und damit wird der Energiebedarf trotz grosser Effizienz-bemühungen weiter wachsen.

G4-DMA

Die Energiestrategie der SBB bekennt sich dazu, die Energieeffizienz zu erhöhen. Die Geschäftseinheit «Energiemanagement» steuert sämtliche Aktivitäten, die dazu dienen, Energie zu sparen, Bahnstrom-Leistungsspitzen zu verringern und neue erneuerbare Energien zu fördern. Sie erkennt und prüft Sparpotenziale und steuert die konzernweite Umsetzung von Energiesparmassnahmen in den Bereichen Technik, Bahnproduktion und Angebotsgestaltung. Energiesparen entlastet nicht nur die Umwelt, sondern auch das Budget.

Durch ein umfangreiches Massnahmenpaket will die SBB 20 Prozent des prognostizierten Jahresenergieverbrauchs von 2025 beziehungsweise insgesamt 600 Gigawattstunden (GWh) sparen. Zudem sollen die Züge ab 2025 mit Strom aus 100 Prozent erneuerbaren Energien fahren. Damit unterstützt die SBB den Bund in seiner Energiestrategie 2050 und leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der wachsenden Mobilität.

Entwicklung 2015.

G4-EN6

2015 hat die SBB ihr ambitioniertes Energiesparprogramm weiter umgesetzt. Unterschiedliche Massnahmen haben im Berichtsjahr zu einer Energieeinsparung von 193 Gigawattstunden geführt. Das entspricht dem durchschnittlichen Stromverbrauch von knapp 50 000 Haushalten.

Der Erfolg der adaptiven Lenkung («grüne Welle für die Bahn») zeigt sich immer deutlicher. Diese Leistung hat das Bundesamt für Energie mit dem Prix Watt d'Or 2016 ausgezeichnet. Darüber hinaus nahm die SBB gezielte Verbesserungen an den Fahrzeugen vor, um nicht nur die neu beschafften Züge, sondern auch die bestehenden Flotten im Fahrbetrieb wie in der Parkstellung möglichst energieeffizient zu betreiben. So optimierte sie Antriebe, stellte die Heizung in abgestellten Wagen auf den Stand-by-Betrieb um, installierte in den Wagen sparsame, auf die Zahl der Reisenden reagierende Lüftungen und ersetzte bisherige Lampen durch LED-Beleuchtungen.

G4-EN3

Energieverbrauch		2015	2014	Δ%
Bahnstrom	GWh	1 844	1 836	0,4
Diesel für Bahntraktion	GWh	103	103	0,5
Kraftstoffe (Nichttraktion)	GWh	45	44*	1,4
Eigenverbrauch für Bahnstrombereitstellung	GWh	153	145	5,6
Strom für Gebäude und Anlagen	GWh	243	240**	1,3
Wärmeenergie für Gebäude	GWh	224	212***	5,5
Total	GWh	2 612	2 580	1,2

* Neu inklusive Dieserverbrauch SBB Buslinien.

** Neu inklusive zentraler Bereiche.

*** Neu ohne Heizgradtag-Korrektur und inkl. Verbräuchen SBB Infrastruktur.

G4-EN5

Spezifischer Energieverbrauch des Personen- und Güterverkehrs*		2015	2014**	Δ%
Energieverbrauch pro Personenkilometer	Wh/pkm	74,5	75,5	-1,4
Energieverbrauch pro Nettotonnenkilometer	Wh/ntkm	53,5	54,1	-1,2

* Gemäss DIN EN 16258, Tank-to-Wheel.

** Restate gegenüber GRI 2014 aufgrund des aktualisierten Bahnstrommixes.

Langfristig will die SBB bei ihrer Angebotsgestaltung Energieeffizienzkriterien berücksichtigen. Letztlich sind es aber die Mitarbeitenden, die durch ihre Unterstützung und ihr Handeln dazu beitragen, das hochgesteckte Energiesparziel zu erreichen. Mit ihrem Energiesparprogramm will die SBB daher intern einen Veränderungsprozess und Kulturwandel auslösen. Der schonende und damit wirtschaftliche Umgang mit Ressourcen soll Teil der täglichen Professionalität sein. Die Basis dazu bildet die Verankerung der Energieeffizienz in der Unternehmenskultur.

Fahrplanbasierte Bereitstellzeit.

Die HVZ-D-Flotte der Zürcher S-Bahn-Züge ist nur wenige Stunden pro Tag im Einsatz, nämlich dann, wenn die meisten Reisenden rund um Zürich unterwegs sind. Dank einer neuen Software sind die Zugheizungen an den Tagesfahrplan gekoppelt. Deshalb weiss das Fahrzeug, wann es im Einsatz stehen wird, und heizt zur gewünschten Zeit autonom auf. Dadurch spart die SBB rund fünf Gigawattstunden Energie pro Jahr, was dem jährlichen Stromverbrauch von rund 1200 Haushalten entspricht. Für die Kunden bleibt der Komfort erhalten.

Aktiver Klimaschutz.

Die SBB trägt mit der Verkehrsverlagerung einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz der Schweiz bei. Jährlich vermeidet die Schweiz damit den Ausstoss von fünf Millionen Tonnen CO₂, was zehn Prozent der Gesamtemissionen der Schweiz entspricht. Im Rahmen ihrer Klimaschutzstrategie setzt sich die SBB zudem entschlossen dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Bahnbetrieb, in Bahnhöfen, Büro- und Werkgebäuden sowie Anlagen zu senken.

G4-DMA

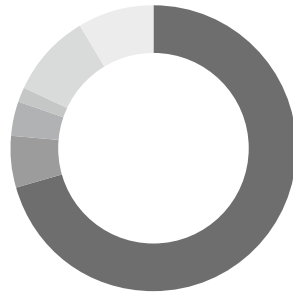
Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns trägt bei der SBB die strategische Verantwortung für den Klimaschutz. Die operative Umsetzung der Massnahmen erfolgt in den Divisionen.

Die SBB ruht sich nicht auf ihrem Umweltvorsprung gegenüber anderen Verkehrsträgern aus, sondern reduziert ihren CO₂-Ausstoss weiterhin kontinuierlich. Hierfür produziert die SBB den Bahnstrom spätestens bis 2025 zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien. Der 50-Hertz-Strom für Bahnhöfe, Bürogebäude und Anlagen soll bereits ab 2019 vollständig aus erneuerbaren Energien stammen.

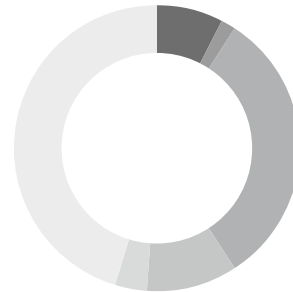
Entwicklung 2015.

Klimafreundliche SBB – dank Wasserkraft.

Energieverbrauch



Treibhausgasemissionen



G4-EN19	Treibhausgasemissionen nach Scopes*	2015	2014	Δ%	
	Treibhausgasemissionen (Scope 1-3)	t CO ₂ e	237 988	242 685	-1,9
G4-EN15	Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1)	t CO ₂ e	83 625	80 081	4,4
	Brennstoffe (Wärme)	t CO ₂ e	42 811	40 781	5,0
	Kältemittel und Isoliergas (SF6)	t CO ₂ e	4 220	3 008	40,3
	Treibstoffe Schiene	t CO ₂ e	27 585	27 449	0,5
	Treibstoffe Strasse	t CO ₂ e	9 009	8 843	1,9
G4-EN16	Indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 2)	t CO ₂ e	9 439	16 011	-41,0
	Fernwärme	t CO ₂ e	5 054	4 756	6,3
	Strom 16,7 Hz (Bahnstrom)	t CO ₂ e	1 652	1 612	2,5
	Strom 50 Hz	t CO ₂ e	2 734	9 643	-71,7
G4-EN17	Andere relevante indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3)**	t CO ₂ e	144 923	146 594	-1,1
	Energiefieferungen an Dritte	t CO ₂ e	1 700	1 655	2,7
	Energievorketten	t CO ₂ e	43 731	44 461	-1,6
	Entsorgung	t CO ₂ e	1 197	1 626	-26,4
	Geschäftsreisen und Arbeitswege	t CO ₂ e	24 010	24 010	0,0
	Materialeinkauf	t CO ₂ e	74 285	74 841	-0,7
	Treibhausgasemissionen aus Energieverbrauch (Scope 1-3)	t CO ₂ e	132 575	137 545	-3,6

* Die in «Zahlen und Fakten» publizierten «Treibhausgasemissionen aus Energieverbräuchen» entsprechen der Summe aus Scope 1 (ohne Kältemittel und Isoliergas), Scope 2 und Energievorkette.

** Die Scope-3-Emissionen sind nicht komplett erfasst. Insbesondere durch Einkauf von Dienstleistungen und Materialien fallen nach einer Schätzrechnung bis sechs Mal mehr Emissionen an.

G4-EN18

Spezifische CO₂-Emissionen des Personen- und Güterverkehrs*		2015	2014**	Δ%
CO ₂ -Emissionen pro pkm	g CO ₂ e/pkm	0,44	0,46	-4,2
CO ₂ -Emissionen pro ntkm	g CO ₂ e/ntkm	2,01	2,12	-5,1

* Gemäss DIN EN 16258, Well-to-Wheel.

** Restate gegenüber GRI 2014 aufgrund aktualisierter Treibhausgas-Emissionsfaktoren.

G4-EN20

G4-EN21

Weitere Luftschadstoffe*		2015	2014	Δ%
Ozonabbauende Stoffe	kg ODP CFC 11-equivalents	0,55	0,83	-33
NO _x	t	441	410	1
SO _x	t	16	16	1

* Die ausgewiesenen Werte beinhalten die direkten Emissionen des Energieverbrauchs. Sie sind mittels der Standard-Emissionsfaktoren des BAFU berechnet.

Die SBB hat ihre Klimaschutzmassnahmen im Jahr 2015 einerseits auf Gebäude und Anlagen ausgerichtet, andererseits setzt sie auf die Beschaffung von Hybridlokomotiven und auf eine effiziente Fahrweise. SBB Immobilien zum Beispiel setzte bei Neubauten und Sanierungen auf Massnahmen, welche die Energieeffizienz deutlich steigerten, und ersetzte fossilbetriebene Heizungen durch solche mit erneuerbaren Energien.

Die SBB verfügt mit dem Klimafonds über ein wirksames Instrument, um Projektideen von SBB Mitarbeitenden finanziell zu unterstützen, die zur Erreichung der hochgesteckten Klimaziele beitragen. Unter anderem hat der Fonds in den vergangenen Jahren Holzpellettheizungen und Wärmepumpen gefördert sowie die Ausgabe vergünstigter Stromsparsteckleisten an die Mitarbeitenden ermöglicht.

Die SBB hat ihr seinerzeit auf 2020 angesetztes Klimaziel bereits per Ende 2014 erreicht. Daher wollte sie im Berichtsjahr ihre Klimastrategie aktualisieren. Ein laufendes Projekt hat den Abschluss jedoch verzögert, weshalb die neue Strategie erst 2016 abgeschlossen wird. Die neue Klimastrategie soll über die direkten Emissionen im Betrieb hinaus künftig Emissionen der vor- und nachgelagerten Versorgungskette berücksichtigen: so in erster Linie Emissionen bei Lieferanten, Auftragnehmern und Entsorgern sowie im Rahmen der Mitarbeitendenmobilität und der Personalverpflegung.

Effektiver Lärmschutz.

G4-DMA

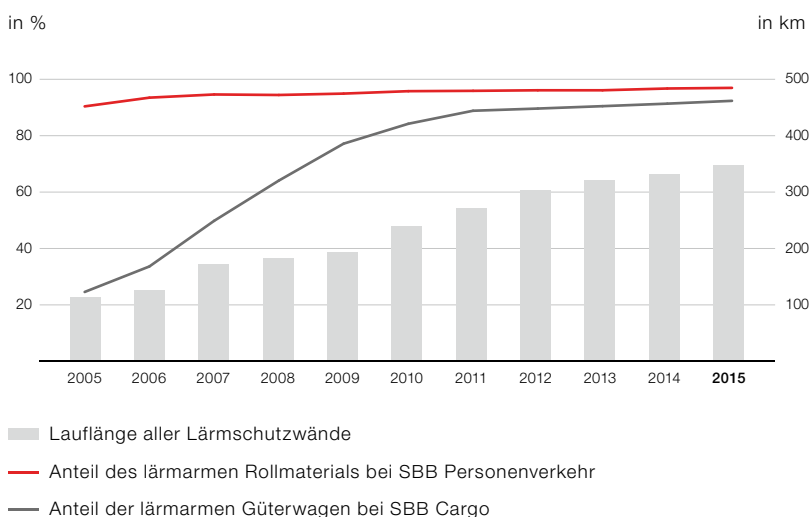
Der intensive Bahnbetrieb der SBB hat für Menschen und Umwelt wesentliche Vorteile. Allerdings führt er am Rande zu einigen nachteiligen Emissionen. Hierzu gehört der Lärm. Die SBB unternimmt deshalb seit Jahren grosse Anstrengungen, um Anwohner vor übermässigem Bahnlärm zu schützen. Die Grundlage bildet das FinöV-Projekt «Lärmsanierung der Eisenbahnen». Seit März 2014 ist ferner das revidierte Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen in Kraft. Dieses bestimmt, welche zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen in den kommenden Jahren mit den verbleibenden Mitteln aus dem FinöV-Fonds umzusetzen sind.

Der Bund hat im Rahmen des FinöV-Projektes «Lärmsanierung der Eisenbahnen» ein für die SBB verbindliches Ziel festgelegt: Bei Abschluss aller Massnahmen bis 2015 sollen $\frac{2}{3}$ der betroffenen Personen vor übermässigem Eisenbahnlärm geschützt werden.

Entwicklung 2015.

Die vom BAV rechtskräftig verfügten Massnahmen betreffend Rollmaterialsanierung und Infrastruktur haben rund 64 Prozent der von Fahrlärm betroffenen Personen erreicht – und damit das Ziel von 66 Prozent nur knapp verfehlt. Damit waren per Mitte 2015 insgesamt rund 150 000 der betroffenen 232 000 Personen gemäss den gesetzlichen Vorgaben vor übermässigem Eisenbahnlärm geschützt. Zudem wurden bis Projektende schweizweit rund 80 000 Schallschutzfenster an bahnnahen Gebäuden installiert.

SBB als Vorreiterin im Lärmschutz.



Die SBB erneuert die Personen- und Güterwagenflotte laufend. Bis Ende 2015 hat sie bei rund 7500 älteren Fahrzeugen eine technische Lärmsanierung durchgeführt. Damit gilt der Wagenpark der SBB nach heutigem Stand der Technik als leise und erfüllt die entsprechenden internationalen Anforderungen. Mit wenigen Ausnahmen ist die Rollmaterialsanierung per Ende 2015 auch bei den im Privatbesitz befindlichen Güterwagen erfolgt. Damit ist die SBB hinsichtlich des Schutzes der Bevölkerung vor dem Fahrlärm europaweit eine Vorreiterin.

Im Berichtsjahr hat die SBB – schwerpunktmässig in der Westschweiz – zehn Projekte zur Errichtung von Lärmschutzwänden umgesetzt. In Zug und Biel baute sie Schienenschmieranlagen gegen das lästige Kurvenkreischen ein. Gegenwärtig sind Studien in Arbeit, welche die Wirksamkeit solcher Anlagen nachweisen sollen.

Internationale Güterzüge auf den wichtigen Transitstrecken bestehen zu rund 50 Prozent aus lauten Güterwagen, die noch mit alten, lärmenden Bremssystemen ausgestattet sind. Das Bundesgesetz über die Lärmsanierung sieht vor, dass bis 2020 keine lauten Güterwagen mehr auf dem Schweizer Bahnnetz verkehren dürfen. Es ermöglicht darüber hinaus lärmindernde Massnahmen an der Schiene sowie Mittel für die Innovationsförderung. All diese Massnahmen führen zur weiteren Senkung des Fahrlärms.

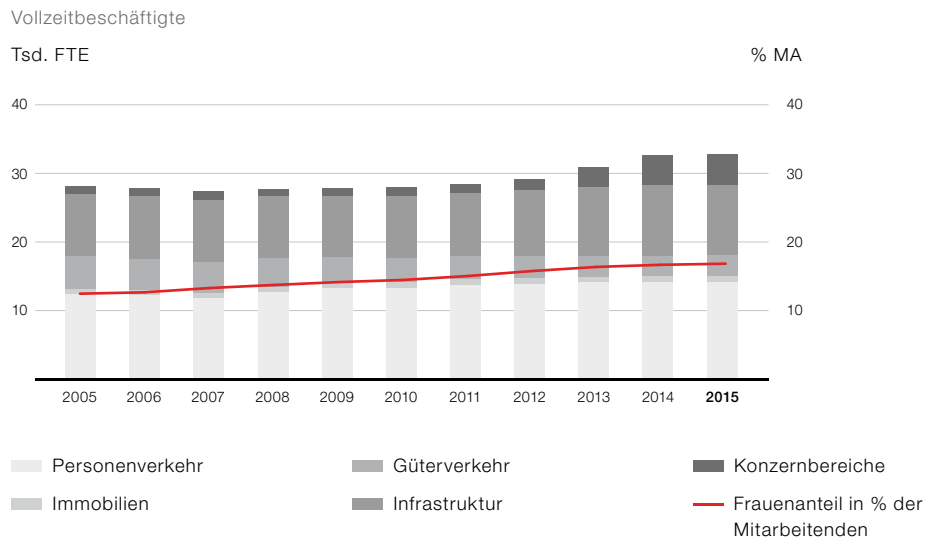
Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein.

Attraktive und wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen.

G4-10

Die SBB hat 2015 33000 Mitarbeitende beschäftigt. Damit ist die SBB nicht nur die grösste Reise- und Transportfirma, sondern auch eine der grössten Arbeitgeberinnen in der Schweiz.

Entwicklung Personalbestand und Frauenanteil.

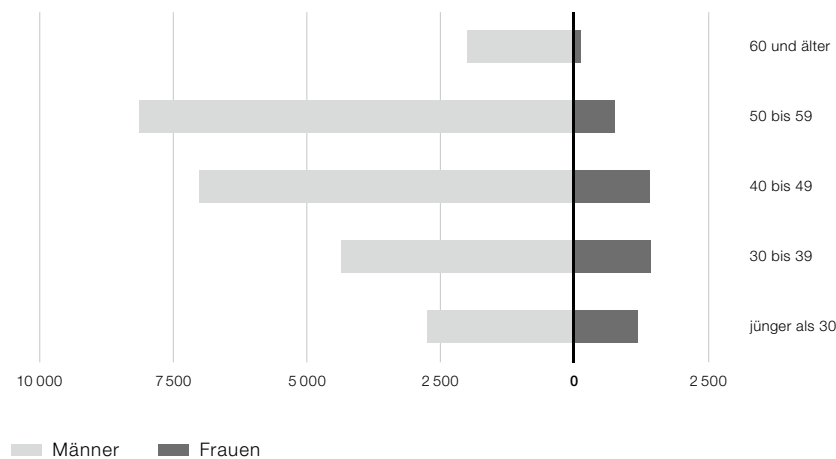


Zufriedene Mitarbeitende sind motiviert und leisten mehr. Sie verbessern zudem das Arbeitgeberimage, das gut qualifizierte Stellensuchende zum Einstieg bei der SBB bewegt. Da die SBB in den nächsten Jahren in fast allen Funktionen Personal rekrutieren wird, ist ein erstklassiges Arbeitgeberimage für sie von grosser Bedeutung. Der Schwerpunkt der Rekrutierung liegt auf den Berufsgruppen der Ingenieure, IT-Spezialisten, qualifizierten Handwerker, Finanzexperten sowie des Zug- und Lokpersonals. Pro Jahr stellt die SBB durchschnittlich 2000 Mitarbeitende neu ein. Fünf Prozent der neu eingestellten Mitarbeitenden sind älter als fünfzig Jahre. Die Neueinstellungen kompensieren in erster Linie die Austritte, die bei der SBB jährlich 7,6 Prozent betragen. Zunehmend wirkt sich die demografische Entwicklung in Form von Pensionierungen aus.

Die SBB ist Arbeitgeberin 1. Klasse: Sie gehört bereits heute zu den beliebtesten Arbeitgeberinnen. Um auch in Zukunft gut qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen, erhöht die SBB ihre Attraktivität durch wettbewerbsfähige Anstellungsbedingungen.

Aufteilung der Belegschaft nach Geschlecht und Altersgruppe.

Anzahl Mitarbeitende im Jahresmittel 2015



Entwicklung 2015.

Der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB (PK SBB) hat beschlossen, per Januar 2016 die technischen Grundlagen anzupassen. Notwendig gemacht haben diesen Beschluss das Fehlen von Schwankungsreserven, tiefe Zinsen – und daher geringere zu erwartende Anlageerträge – sowie eine wachsende durchschnittliche Lebenserwartung. Als verantwortungsvolle Arbeitgeberin wird die SBB mit entsprechenden Abfederungsmassnahmen verhindern, dass diese Anpassungen zu Renteneinbussen für die Versicherten führen: einerseits, indem sie sich an der Erhöhung der Sparbeiträge beteiligt; andererseits, indem sie einmalig 690 Millionen Franken in die PK SBB einschiesset. Dieser Betrag versetzt die PK SBB in die Lage, das Pensionskassenguthaben für alle SBB Mitarbeitenden um zwölf Prozent zu erhöhen. Somit ist die Höhe der Rente für jüngere Versicherte wie für jene Mitarbeitenden, die kurz vor der Pensionierung stehen, gesichert. Im Gegenzug beteiligen sich die SBB Mitarbeitenden ab Januar 2016 mit einem substanziellen Beitrag an der Rentensicherung. Die SBB hat diese Massnahmen mit ihren Sozialpartnern abgestimmt.

G4-DMA

G4-LA13

Die SBB hat 2015 für ihr Lohnsystem von der Schweizerischen Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) das Zertifikat «Excellence in Fair Compensation» erhalten. Nach einer fundierten Analyse attestiert die SQS der SBB Lohngleichheit bezüglich Geschlecht, Alter und Nationalität. Damit erreicht die SBB als bisher erstes Unternehmen die höchste Zertifizierungsstufe für ein gerechtes Lohnsystem.

Mit diversen Programmen treibt die SBB den Veränderungsprozess hin zu einem TOP-Unternehmen voran. Im März 2015 ist das Programm TOP SBB II offiziell abgeschlossen worden. Im Rahmen dieses Projekts hat die SBB ihr Leitbild erarbeitet, ihre Kundenorientierung vertieft und alle Mitarbeitenden mit der digitalen Welt verbunden. Um die Kunden- und Ergebnisorientierung weiterhin kontinuierlich im Unternehmen zu verankern, ist in der Folge das TOP-Programm «Transformation» angelaufen. Es ist

darauf ausgerichtet, die Kundensicht entlang der ganzen Wertschöpfungskette noch stärker zu berücksichtigen und im Unternehmen einen energetisierenden Führungsstil zu etablieren. Denn nur begeisterte Mitarbeitende vermögen die Kunden zu begeistern.

SBB gegen Rassismus.

Bei der SBB arbeiten Mitarbeitende aus 95 Nationen. Die Zusammenarbeit in gemischten sowie multikulturellen Teams ist ein wesentlicher Bestandteil der täglich erbrachten Leistung und Ausdruck der kulturellen Vielfalt bei der SBB. Daher beteiligte sich die SBB im vergangenen Jahr an der Kampagne «Bunte Schweiz» der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus (EKR). Lernende bereicherten während dreier Wochen den Facebook-Account «We Are Swiss» mit Erfahrungen aus ihrem persönlichen Alltag. Markus Jordi, Leiter Human Resources und Mitglied der Konzernleitung, bezog öffentlich Stellung: «Wir heissen täglich Kunden unterschiedlichster Herkunft willkommen. Rassismus und Diskriminierung tolerieren wir nicht.»

Gesunde und leistungsfähige Mitarbeitende.

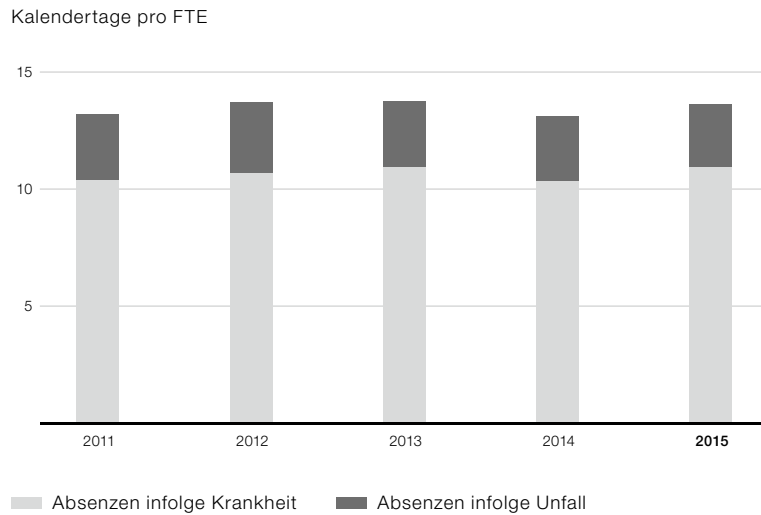
G4-DMA

Als sozial verantwortungsbewusstes Unternehmen fördert die SBB die Gesundheit und die Arbeitsmarktfähigkeit ihrer Mitarbeitenden. Sie nimmt im betrieblichen Gesundheitsmanagement eine Pionierrolle ein: Als eines der ersten Schweizer Unternehmen hat sie 2010 eine umfassende Gesundheitsstrategie entwickelt und eingeführt. Diese Strategie bildet den Rahmen für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement. Dieses bezieht nicht nur das Verhalten der Mitarbeitenden ein, sondern berücksichtigt ebenso stark die Verhältnisse und Prozesse im Unternehmen.

Unterschiedliche Entwicklungen inner- und ausserhalb des Unternehmens (beispielsweise die Verdichtung der Arbeit oder der demografische Wandel) stellen Herausforderungen für die Gesundheit der Mitarbeitenden dar. Es ist daher das Ziel der SBB, Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden langfristig zu erhalten und die Anzahl an Ausfalltagen stabil zu halten. Die Massnahmen des Gesundheitsmanagements leisten hierzu einen wichtigen Beitrag und vermeiden jährlich Personalkosten im Umfang von rund 60 Millionen CHF.

G4-LA6

Entwicklung der Fehltage.



Entwicklung 2015.

G4-LA6

G4-LA7

Körperlich belastende Tätigkeiten sind bei der SBB nach wie vor verbreitet. Rund 50 Prozent aller Langzeiterkrankungen im Unternehmen kommen aufgrund von muskuloskelettalen Beschwerden zustande. Daher hat die SBB 2015 ihre Fachspezialisten des Bereichs Arbeitssicherheit und Qualität dafür geschult, ergonomische Risiken zu erkennen. Bis 2017 werden zudem alle Mitarbeitenden der SBB mit ergonomischen Arbeitstechniken vertraut gemacht. Ein professionelles Gesundheitsmanagement umfasst nicht nur konzernweite, sondern ebenso zielgruppenspezifische Massnahmen. Beispielsweise hat die SBB 2015 die Schichtgestaltung der Transportpolizei erfolgreich optimiert, die Tätigkeiten bei der Zugsreinigung hinsichtlich einer optimalen Belastung neu geplant oder zur Vorbeugung von Erschöpfungssymptomen beim Schalterpersonal neu Kurzpausen eingeführt.

Pro Jahr betreut die SBB rund 1500 Mitarbeitende mit langen unfall- oder krankheitsbedingten Abwesenheiten. 58 Prozent der betroffenen Mitarbeitenden kehrten nach abgeschlossener Betreuung wieder in ihre angestammte Funktion zurück (teils unter sinnvollen Anpassungen der Tätigkeit); für 13 Prozent fand sich intern oder extern (teils mit Hilfe von Umschulungsmassnahmen) eine neue Tätigkeit.

Im Jahr 2015 hat die SBB ihre Gesundheitsstrategie einer Überprüfung unterzogen und auf neue Trends innerhalb des Unternehmens und in der Gesellschaft ausgerichtet. Das Gesundheitsmanagement der SBB konzentriert sich so ab 2016 – über die Konsolidierung der bisherigen erfolgreichen Massnahmen hinaus – auf die Frühintervention, die psychische Gesundheit der Mitarbeitenden sowie auf gesundheitsgerechte Berufsbilder.

Aktiv in der Freizeit.

Seit Januar 2015 fördert die SBB über das Programm «SBB aktiv» das Engagement ihrer Mitarbeitenden ausserhalb des beruflichen Alltags. SBB Mitarbeitende können sportliche und kulturelle Aktivitäten für ihre SBB Kolleginnen und Kollegen anbieten. Dabei unterstützt die SBB die Kursleitenden organisatorisch und finanziell. «SBB aktiv» fördert damit die Eigeninitiative, ein gesundes Verhalten und die Vernetzung unter den SBB Mitarbeitenden. Bisher haben bereits über 1000 Mitarbeitende dieses Programm genutzt.

Hohe Arbeits- und Betriebssicherheit.

G4-14

G4-DMA

Sicherheit – das heisst ein unfallfreier Eisenbahnverkehr und die Unversehrtheit von Kunden, Mitarbeitenden und Dritten – ist für die SBB ein zentrales Anliegen und gehört zu den drei Topzielen. In jeder Sitzung der Konzernleitung ist Sicherheit daher ein Standardtraktandum, wobei die Sicherheitsabteilung direkt dem CEO unterstellt ist.

Um das Thema Sicherheit im Alltag aller Mitarbeitenden tief zu verankern und die hohe Sicherheitskultur kontinuierlich zu festigen, setzt die SBB eine Vielzahl von Massnahmen um. Sie ist sich dabei bewusst, dass Sicherheit jeden Tag immer wieder neu geschaffen werden muss. Ein über Jahre stetig weiterentwickeltes Sicherheitsmanagementsystem unterstützt das Bestreben nach grösstmöglicher Sicherheit nachhaltig.

Die aktuelle Sicherheitsstrategie der SBB illustriert, wie sich das bereits über Jahre hohe Sicherheitsniveau weiter steigern lässt. Die SBB will ihre ausgezeichnete Sicherheitskultur weiterentwickeln, jederzeit die Einhaltung aller Sicherheitsregeln gewährleisten und dabei das Potenzial der Technik und Innovationen nutzen, um die Sicherheit kontinuierlich zu erhöhen.

Entwicklung 2015.

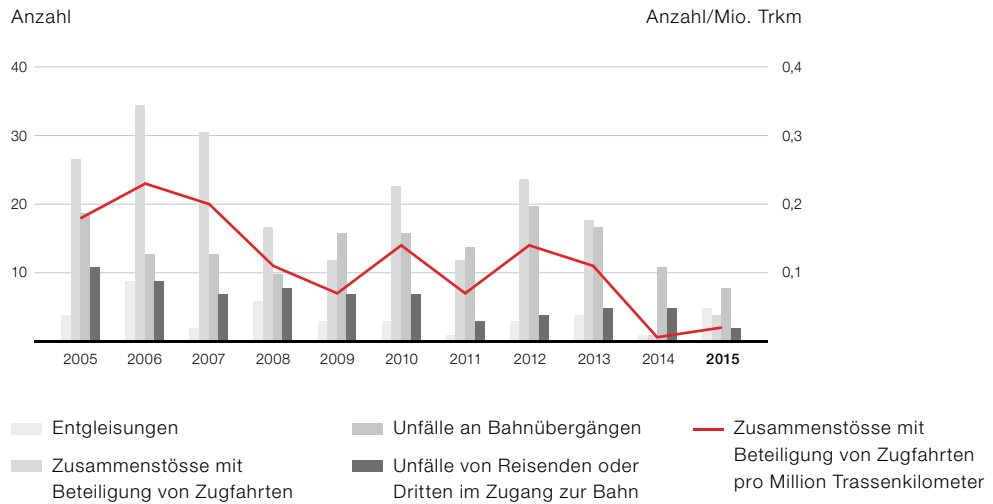
G4-LA8

G4-PR1

Die Gesamtanzahl der gemessenen Sicherheitsindikatoren belegt, dass sich die konstanten Anstrengungen im Sinne der Sicherheit bewähren. 2015 ereigneten sich neun Zugunfälle (Entgleisungen und Zusammenstösse) mit mittlerem oder grossem Ausmasspotenzial. Damit konnte die SBB zwar nicht an das Spitzenergebnis des Vorjahres anknüpfen, erreichte aber ein Resultat im Bereich des langjährigen Durchschnitts. Von den neun Zugunfällen sind drei erwähnenswert: die Streifkollision zweier Personenzüge in Rafz, die Entgleisung eines Güterzuges in Daillens und die Entgleisung eines Personenzuges aufgrund eines Felssturzes auf der Gotthardlinie.

Nach der Zugskollision in Rafz hat die SBB die Höchstgeschwindigkeit für startende und wendende Züge auf 40 km/h beschränkt, um das Risiko eines ähnlichen Unfalls weiter zu verringern. Der Unfall in Daillens führte das erste Mal seit über zwanzig Jahren zu einer Freisetzung einer grösseren Menge von Gefahrgut. Glücklicherweise entstanden keine bleibenden Schäden für Mensch und Umwelt. Bei den weiteren Sicherheitsindikatoren konnte die SBB die Signalfälle von 66 auf 44 stark reduzieren, bei den Berufsunfällen erreichte die SBB bei einem langfristig sinkenden Trend das gleiche Resultat wie im Vorjahr.

Entwicklung Eisenbahnbetriebsunfälle.



Die SBB hat ihr Sicherheitsniveau 2015 dank unterschiedlicher Massnahmen auf hohem Stand gehalten. Die Ausrüstung von Signalen mit Zugbeeinflussung hat als technische Massnahme weiterhin besonders hohe Priorität. Ebenso hat die SBB bei der Modernisierung von Anlagen und bei der Baustellensicherheit grosse Fortschritte erzielt. Schliesslich tragen innovative Ansätze dazu bei, die Sicherheit punktuell weiter zu erhöhen: Die von der SBB entwickelte Warn-App warnt die Lokführer via iPad, falls diese ihren Zug trotz Haltesignal beschleunigen.

Um die Risiken aus dem Chlortransport (ein Risiko mit enormem Ausmass) nachhaltig zu senken, hat die SBB alle wichtigen Stakeholder an einem Tisch vereint. Unter der Leitung des Bundesamts für Umwelt und unter Einbezug von Bund, betroffenen Kantonen, chemischer Industrie und SBB wurde ein Projekt initiiert. Dieses will gemeinsam die Rahmenbedingungen für eine Vor-Ort-Produktion schaffen, um künftig weitgehend auf Chlortransporte verzichten zu können.

Ausserdem hat die SBB 2015 einen besonderen Schwerpunkt auf die Suizidprävention gelegt. Sie verfolgt langfristig das Ziel, die Anzahl von Schienensuiziden mit all ihren negativen Auswirkungen zu stabilisieren beziehungsweise gar zu reduzieren.

Intensive Sensibilisierung aller Mitarbeitenden mit der Sicherheits- und Qualitätswerkstatt.

G4-LA8

Die SBB hat im Berichtsjahr die kundenorientierte Sicherheits- und Qualitätswerkstatt entwickelt und die ersten Pilotanlässe unter Teilnahme des CEOs durchgeführt. Die SQ-Werkstatt bringt unternehmensweit Sicherheits- und Qualitätsthemen zur Sprache und bearbeitet diese top-down vom Topkader bis zu den Teams in der Fläche. Sie will dadurch die Sicherheits- und Qualitätskultur auf allen Unternehmensstufen festigen und weiterentwickeln – und jeden Mitarbeitenden befähigen, zuverlässig seinen persönlichen Beitrag im Dienste der Kunden zu leisten. Zu diesem Zweck identifizieren über 3000 Teams konkrete Handlungsfelder, bestimmen geeignete Massnahmen und verwirklichen diese, um im Unternehmen kontinuierlich die Sicherheit und Qualität zu verbessern.

Zugang zu Mobilität einfach gestalten.

Kombinierte Mobilität.

Mobil zu sein, ist in Zukunft nicht nur ein praktisches Erfordernis des Alltags, sondern bleibt der Garant für Lebensqualität, wirtschaftliches Wachstum, persönliche Freiheit, Selbstverwirklichung und einen hohen Freizeitwert.

Die SBB verfolgt das Ziel den Menschen in der Schweiz nahtlose Mobilität zu ermöglichen. Damit positioniert sie sich verstärkt als Integratorin des öffentlichen Verkehrs. Auch wenn die SBB sich weiterhin auf ihr Kerngeschäft konzentriert, bietet sie künftig vermehrt Reiseinformationen und eine Tür-zu-Tür-Buchung entlang der ganzen Reisekette an. Zwar will sie neue Mobilitätsangebote, die Kunden zum Bahnhof hin- beziehungsweise vom Bahnhof wegtransportieren, nicht selbst entwickeln, aber solche Angebote über Partner ermöglichen und fördern.

Die SBB sichert die Vernetzung der Bahn mit anderen Verkehrsträgern. Die Bahnhöfe verfügen über attraktive, nutzerorientierte Angebote und sichern die Anschlussmobilität. In Zusammenarbeit mit Partnern baut die SBB solche Angebote auf und entwickelt sie weiter. Dies erlaubt es den Reisenden, ihre Mobilitätskette von Tür zu Tür situativ und individuell zu gestalten.

Entwicklung 2015.

Die SBB hat 2015 an 19 Bahnhöfen 592 P+Rail-Parkplätze neu erstellt beziehungsweise 369 Parkplätze saniert. In enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden errichtete sie an 24 Bahnhöfen 3670 Zweiradabstellplätze (Bike+Rail) neu beziehungsweise sanierte diese. Im April lancierte die SBB schweizweit die SBB P+Rail-App. Per Ende 2015 konnten Kunden ihre Parkplatzgebühr an 350 Bahnhöfen via Smartphone bezahlen. Über 12 000 Autofahrer registrierten sich im Berichtsjahr für diesen Service.

In Zusammenarbeit mit Mobility hat die SBB 2015 zwei Vorhaben realisiert: Sie hat einerseits im Rahmen eines Markttests in Basel «Catch a Car» – das stationsun- gebundene Carsharing – mitbegründet und weiterentwickelt, andererseits das Mobility Carsharing an den SwissPass angebunden. Seit August 2015 dient das ÖV-Abo neu als Autoschlüssel für die Mobility-Flotte. Ebenso können Kunden ihren SwissPass als Schlüssel für die Ausleihe eines Velos oder E-Bikes von PubliBike nutzen. Mehrere grössere Städte haben begonnen, Bikesharing-Netze zu planen. Dadurch gewinnt die Kombination von Velo und Zug weiter an Bedeutung.

2016 will die SBB rund 2500 Bike+Rail-Plätze und 200 P+Rail-Parkplätze neu errichten beziehungsweise sanieren. Sie plant in der zweiten Jahreshälfte 2016 zudem die Lancierung eines Tür-zu-Tür-Reiseplaners. Dieser Planer soll die Kunden in die Lage versetzen, ihre Reise auf einer einheitlichen Plattform von Tür zu Tür effizient, da inter- modal (unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel), zu planen und zu buchen. Der öffentliche Verkehr wird dadurch mit dem individuellen Verkehr verknüpft, und die Reisenden erhalten – ohne mühevollen Koordinationsaufwand – auf ihre Bedürfnisse abgestimmte, verkehrsträgerübergreifende Reisevorschläge.

Barrierefreier Bahnzugang.

In Übereinstimmung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz aus dem Jahr 2004 gewährleistet die SBB Reisenden mit Einschränkungen die Möglichkeit, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Sie nimmt dazu schrittweise Anpassungen beim Roll- material, bei der Infrastruktur und bei der Fahrgastinformation vor.

Die SBB bekennt sich zu folgendem Ziel: **Personen mit eingeschränkter Mobilität, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, sollen alle Dienstleistungen der SBB autonom und diskriminierungsfrei nutzen können.**

Entwicklung 2015.

Die SBB erleichtert allen Menschen den Zugang zu Mobilität. Sie beseitigt fortlaufend Hürden, die durch körperliche oder geistige Einschränkungen bedingt sind, und hat bis heute über die Hälfte aller SBB Bahnhöfe behindertenkonform umgebaut. Davon profitieren heute bereits 82 Prozent unserer Kunden. Die SBB hat sich zudem zum Ziel gesetzt, bis 2020 66 Prozent aller Bahnhöfe barrierefrei nutzbar zu machen, wovon 89 Prozent der Reisenden profitieren werden.

Bahnzugang	2015	2014	Δ%
Bahnhöfe und Haltestellen	794	794	0,0
davon mit behindertengerechtem Bahnzugang	445	432	3,0

2015 hat die SBB eine neue Haltestelle (Neuhausen Rheinfall) eröffnet und Umbau- arbeiten in 13 Bahnhöfen abgeschlossen, die nunmehr neu barrierefrei sind. Zusätzlich hat sie an 97 bestehenden Bahnhöfen taktil-visuelle Perronmarkierungen angebracht, die vor allem Sehbehinderten die sichere Orientierung auf dem Perron ermöglichen.

Für gehbehinderte Kunden sowie für auf den Rollstuhl angewiesene Personen sind Stufen beim Ein- und Ausstieg oft ein unüberwindbares Hindernis. Im vergangenen Jahr hat die SBB in Sachen Niederflurwagen einen grossen Schritt nach vorne getan. Seit

dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verfügen alle Züge der Zürcher S-Bahn über mindestens einen Niederflureinstieg. Die einzige Ausnahme bilden einige Züge zu den Hauptverkehrszeiten, die zusätzlich zu den normalen Verbindungen zirkulieren.

Der Billettautomat ist für die SBB der wichtigste Distributionskanal und soll sich auch von sehbehinderten Kunden einfach bedienen lassen. Zu diesem Zweck rüstet die SBB ihre Automaten mit taktilen Schildern aus. Ende 2015 haben bereits 1250 Automaten über ein taktilen Schild verfügt. An jedem Verkaufspunkt steht damit mindestens ein barrierefreier Automat zu Verfügung. Die restlichen rund 200 Automaten werden im Laufe des Jahres 2016 umgerüstet, sodass bis Ende Jahr alle Automaten über ein taktilen Schild verfügen.

15 Jahre Call Center Handicap.

Unter der Gratisnummer 0800 007 102 bietet das SBB Call Center Handicap Reisenden mit eingeschränkter Mobilität seit 15 Jahren Hilfe und Unterstützung. Der Service lässt sich täglich zwischen 6 und 22 Uhr und bis eine Stunde vor Zugabfahrt an einem der 168 Stützpunktbahnhöfe in der ganzen Schweiz anfordern. Das SBB Call Center Handicap erhält täglich im Schnitt 200 Anrufe und hat seit seiner Gründung im Jahr 2000 1,88 Millionen Hilfeleistungen organisiert. Die Beratungsstelle im SBB Contact Center in Brig ist das Hauptkompetenzzentrum der schweizerischen Transportunternehmen zum Thema «Barrierefreies Reisen im öffentlichen Verkehr».

Sicheres Bahnumfeld.

G4-DMA

Gesellschaftliche Entwicklungen haben zunehmend einen Einfluss auf die Sicherheit im öffentlichen Raum. Zu ihnen gehören unter anderem ein verändertes Ausgeh- und Trinkverhalten, eine erhöhte Gruppendynamik unter Jugendlichen und jungen Erwachsenen sowie eine zunehmende Gewaltbereitschaft. Diese Entwicklungen wirken sich auch auf Züge und Bahnhöfe aus, und die SBB bleibt von Delikten wie Gewalt und Vandalismus nicht verschont. Daher unternimmt die SBB grosse Anstrengungen, um die Sicherheit im Bahnumfeld zu gewährleisten. Für die Sicherheit von Kunden sowie des Personals in Bahnhöfen und Zügen sorgt die SBB Transportpolizei in enger Zusammenarbeit mit allen internen und externen Partnern. Zudem beobachtet und analysiert die Öffentliche Sicherheit der SBB die Sicherheitslage laufend und leitet, wenn erforderlich, geeignete Massnahmen ein. Zum sicheren Bahnumfeld gehören neben der Wahrung der Sicherheit (Security) auch Massnahmen zur Unfallprävention (Safety).

Die Bahn gehört zu den sichersten Verkehrsmitteln. Damit dies so bleibt und sich Kunden in Zügen und Bahnhöfen stets sicher fühlen, investiert die SBB seit Jahren beträchtliche Mittel. Ebenso ist sie bestrebt, ihre Mitarbeitenden, das Rollmaterial, die Anlagen und die Immobilien vor strafbaren Handlungen zu schützen. Zudem betreibt sie gezielt Unfallprävention.

Entwicklung 2015.

G4-LA8

G4-PR1

Die Sicherheitslage ist 2015 stabil geblieben. Im Vergleich zum Vorjahr nahmen die Ereigniszahlen – entgegen den gesellschaftlichen Entwicklungen – gesamthaft um 17 Prozent ab. Die sicherheitspolitische Lage in Europa und im Nahen Osten beeinflusste jedoch nachhaltig das subjektive Sicherheitsempfinden der Kunden. Das subjektive Sicherheitsempfinden im Zug lag mit 80,0 Indexpunkten 0,6 Punkte unter dem für 2015 gesetzten Zielwert. Das Sicherheitsempfinden am Bahnhof stieg hingegen auf einen historischen Höchstwert von 77,5 Indexpunkten.

Die Ereigniszahlen bezüglich Aggressionen gegen das Personal (Belästigungen, Drohungen, Tötlichkeiten) entwickelten sich 2015 im Vergleich zu 2014 leicht rückläufig. Von Tötlichkeiten gegen das Personal war nach wie vor das Zugpersonal am stärksten betroffen. Die meisten Vorfälle von Tötlichkeiten gegen das Zugpersonal entstanden bei Diskussionen mit Reisenden ohne gültigen Fahrausweis und durch renitente Reisende.

Tötlichkeiten	2015	2014	$\Delta\%$
Tötlichkeiten gegen das Personal	184	194	-5,2
davon Zugpersonal	158	159	-0,6

Das Security-Gesamtkonzept und die jeweils getroffenen Massnahmen zeigten 2015 die gewünschte Wirkung. Beispielweise verringerten gezielte Massnahmen die durch Kupferdiebstähle verursachten Schadenskosten im Vergleich zum Vorjahr um ungefähr 50 Prozent. Ebenso gelang es, die Täterschaft, die im Raum Solothurn wiederholt Gegenstände auf die Gleise gelegt hatte, zu ermitteln. Zudem wirkte sich die ganzheitliche Einsatzplanung und -führung der Transportpolizei günstig auf die Präsenz und Leistungsfähigkeit der Sicherheitskräfte aus.

Daneben informierte der Schul- und Erlebniszug auch 2015 Kinder und Jugendliche über Gefahren im Bahnzugang und den sicheren Umgang mit der Bahn. Schliesslich sprach das SBB Personal Kunden, die sich Risiken aussetzten, jeweils gezielt an und verteilte die Broschüre «Mit Sicherheit ankommen».

Die SBB Security passt sich stetig den laufenden Entwicklungen an. Sie entwickelt das Lagecontrolling, die regionalen Securityzirkel sowie das Gewaltpräventionsprogramm RailFair weiter und erhöht die Interventionsfähigkeit der SBB Transportpolizei. Präventionskampagnen leisten ihren Beitrag zur Bahnsicherheit (Security) der Reisenden und der Mitarbeitenden. Zudem werden die Massnahmen im Bereich der Unfallprävention (Safety) in den kommenden Jahren fortgesetzt. Fortschrittliche technische Systeme erhöhen zudem die Sicherheit der Schutzpersonen (Reisende und Mitarbeitende) beziehungsweise Schutzobjekte (Objekte und Werte).

Präventionskampagne in der Romandie «Gemeinsam gegen Taschendiebe».

Bereits im Vorjahr hatte die SBB Transportpolizei zusammen mit der Deutschen Bundespolizei in der Region Deutschschweiz erfolgreich eine Präventionskampagne gegen Taschendiebstähle durchgeführt. Nach diesem Vorbild fand in der Romandie im Februar 2015 erstmals eine Präventionskampagne statt, an der sich die Britische Botschaft und der Flughafen Genf beteiligten. Die Kampagne wandte sich gezielt an britische Staatsangehörige. Jährlich reisen viele von ihnen über den Flughafen Genf in die Schweiz, wobei einige bereits bei der Ankunft am Flughafen oder später in den Zügen Opfer von Trickdieben werden. Mitarbeitende der Britischen Botschaft in Bern und der SBB Transportpolizei verteilten am Stand im Flughafen Genf sowie in einigen Zügen von Genf nach Lausanne Broschüren und gaben Tipps dazu, wie sich Reisende vor Taschendieben schützen können. Die Wichtigkeit des Anliegens wurde durch die britische Botschaft in Bern unterstrichen, die selbst aktiv an der Kampagne teilnahm.

Nachhaltige Produktnutzung ermöglichen.

Grüne Produkte.

Die Bahn ist das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität in der Schweiz. Viele SBB Kunden schätzen und wissen, dass eine Bahnfahrt meist die «grünste», das heisst die umweltfreundlichste Mobilitätsvariante darstellt.

In jüngster Zeit verstärkt die Automobilindustrie ihre Werbemassnahmen und setzt auf technische Neuerungen, um ihre Produkte umweltfreundlicher zu gestalten. Daher muss sich die SBB vermehrt proaktiv als «grüne» Mobilitätsvariante positionieren, um ihre Legitimation bei ihren Kunden, aber auch beim Bund als Eigner zu wahren.

Die SBB stellt entlang der gesamten Reisekette jetzt und in Zukunft sicher, dass die Nutzung ihrer Transportdienstleistungen möglichst geringe nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat. Die SBB Transportdienstleistungen verdienen daher die Bezeichnung als «grüne Produkte», deren geringe Umweltauswirkung in der Kommunikation aktiv zum Ausdruck kommen soll. Über die bestehende Produktpalette hinaus will die SBB künftig weitere «grüne Produkte» entwickeln und auf den Markt bringen.

Entwicklung 2015.

Aufbauarbeit hat das Jahr 2015 geprägt: So hat die SBB ein Portfolio von bestehenden beziehungsweise zu entwickelnden «grünen Produkten» erarbeitet. Die im Portfolio gesammelten Ideen werden nun bewertet und priorisiert. Besteht ein grosses Marktpotenzial, werden Produktentwicklungen angestossen oder Angebote für die SBB Kunden lanciert. Einzelne Produktentwicklungen sind bereits im Berichtsjahr angelaufen.

Ebenso hat die SBB 2015 damit begonnen, allen Interessierten verbesserte Umweltinformationen zu ihren Produkten zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck erneuert die SBB den Umweltrechner im Fahrplan und entwickelt für den neuen Tür-zu-Tür-Reiseplaner einen Umweltrechner in Form einer App. Ferner bereitet sie mit den Projektpartnern BFE, Swisscom und der Öbu den Relaunch von Mobitool vor – einer webbasierten Umweltbilanzierungsdatenbank, die unterschiedliche Verkehrsmittel im betrieblichen Verkehr vergleicht. Die überarbeitete Website von Mobitool geht voraussichtlich Mitte 2016 online. Im Wesentlichen enthält sie aktualisierte Umweltfaktoren für die Verkehrsmittelvergleiche und erscheint in modernem Auftritt.

Die SBB arbeitet bei der Entwicklung von neuen «grünen Produkten» mit Cleantech-Start-ups zusammen. Dass das Modell der Zusammenarbeit erfolgreich ist, hat zuletzt die Lancierung von mobilen Handy-Lademöglichkeiten gezeigt. Sie ist zusammen mit dem Unternehmen «Batterie» erfolgt, das Fahrgästen zum Laden ihrer Mobilgeräte an Kiosken mobile, mit Solarstrom aufgeladene Leihakkus zur Verfügung stellt.

Saubere Züge und Bahnhöfe.

G4-DMA

Rund 1300 SBB Mitarbeitende entfernen täglich über 100 Tonnen Abfälle aus Bahnhöfen und Zügen. Der jährlich entsorgte Abfall würde damit rund 2700 Güterwagen füllen. Das zeit- und fachgerechte Entsorgen der stetig wachsenden Abfallmenge stellt für die SBB eine grosse Herausforderung dar.

Die SBB reduziert die Umweltbelastung durch Publikumsabfälle, indem sie ihren Kunden eine geordnete, umweltfreundliche Abfallentsorgung ermöglicht. Zu diesem Zweck stellt sie eine benutzerfreundliche Infrastruktur bereit.

Entwicklung 2015.

Im November 2014 hat die SBB an den fünf grössten Bahnhöfen die Abfalltrennung mit Recycling-Stationen eingeführt. Nach einem guten Jahr ist die Bilanz aus Sicht der SBB ein voller Erfolg: Das Ziel, eine Trennquote von 25 Prozent zu erreichen, wurde deutlich übertroffen. Ende 2015 betrug die Trennquote ausgezeichnete 42 Prozent.

G4-EN23

Publikumsabfälle	Entsorgungsmethode		2015	2014	Δ%
Kehricht	Verbrennung	t	31 126	31 440	-1,0
Papier, Karton	Recycling	t	6 126	6 120	0,1
Glas	Recycling	t	43	21	105,0
PET	Recycling	t	294	158	86,6
Aluminium	Recycling	t	47	21	123,8

Die SBB hat deshalb beschlossen, das Abfalltrennkonzert im Jahr 2015 in vier weiteren Bahnhöfen (Lausanne, St. Gallen, Winterthur und Zug) zu installieren. Ob das Konzept in weiteren 25 – bereits vorbestimmten – Bahnhöfen zum Einsatz kommt, beschliesst die SBB im laufenden Jahr. Die Entscheidung hängt unter anderem von der Transportlogistik ab. Denn eine effiziente Abfalltrennung im Bahnhof hört nicht im Publikumsbereich auf, sondern erfordert viele Anpassungen hinter den Kulissen. Da der verfügbare Platz an Bahnhöfen oft sehr knapp ist (und von Lagerung oder Anlieferung und Abtransport von Waren stark beansprucht wird), stellt die Transportlogistik eine grosse Herausforderung dar. So hat die SBB am Bahnhof Bern eine neue stationäre Pressstation installiert, um die Abfälle zu verdichten.

Die SBB entleert die Recycling-Stationen in vorgegebenen Abständen – auch wenn sie manchmal noch gar nicht voll sind. Sie möchte daher die Entleerung optimieren und testet eine elektronische Füllstandmessung. Diese Messung zeigt den Mitarbeitenden zentral an, welche Recycling-Stationen geleert werden müssen. Die Resultate des Tests sollen im ersten Quartal 2016 vorliegen.

Die SBB hat im Sommer 2015 zusammen mit dem Kompetenzzentrum Integration der Stadt Bern und im Rahmen eines Arbeitstrainingsprogramms zwölf Beschäftigungsplätze für Flüchtlinge, vorläufig aufgenommene Personen und Asylsuchende geschaffen. Die am Programm Teilnehmenden reinigen die Abteile von Fernverkehrszügen in der Region Bern, was bei Kunden auf grossen Anklang gestossen ist. Die Plätze im Programm sind gefragt. Die Teilnehmenden erhalten nicht nur eine Tagesstruktur, sondern sammeln Erfahrungen in der Praxis und erwerben Kompetenzen sowie Referenzen für den Einstieg in den Arbeitsmarkt. Die SBB und die Stadt Bern haben deshalb entschieden, den Versuch auf unbestimmte Zeit zu verlängern.

SBB Mitarbeitende packen selber mit an.

Über hundert SBB Mitarbeitende haben im September 2015 freiwillig am nationalen Clean-Up-Day teilgenommen und damit persönlich ein Zeichen gegen Littering gesetzt. In Zügen und an Bahnhöfen sammelten die Mitarbeitenden liegen gelassene Abfälle, Zeitungen, Zigarettenstummel, PET-Flaschen und Aludosen ein. In den Bahnhöfen entfernten sie zudem Kaugummireste vom Boden. Gegen Schmutz und Zigarettenstummel packte im November auch CEO Andreas Meyer an und engagierte sich mit der Putzequipe des Clean-Up-Day im Bahnhof Olten für die Sauberkeit im Gleisbett. Mit dieser Aktion bedankte sich der CEO bei allen Kunden, die ihren Abfall korrekt entsorgen. Er machte darüber hinaus auf die unermüdliche Arbeit von 1300 Mitarbeitenden aufmerksam, die sich täglich für saubere Züge und Bahnhöfe einsetzen.

Gleichmässige Pendlerströme.

Rund die Hälfte der SBB Kunden sind während 25 Prozent der Betriebszeit unterwegs: nämlich vorwiegend morgens zur Arbeit und abends zurück nach Hause. Dies führt in der Hauptverkehrszeit zu einer hohen Auslastung vieler Regional- und Fernverkehrszüge. Folgerichtig gehören freie Sitzplätze im Fernverkehr und auf längeren Strecken zu den wichtigsten Bedürfnissen der Kunden.

Die SBB ist sich bewusst, welche wichtige Rolle die Mobilität für eine nachhaltige Raumentwicklung in der Schweiz einnimmt. Sie setzt sich in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und der öffentlichen Hand für ein sinnvolles Angebot an öffentlichem Verkehr und eine gleichmässigeren Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf ein.

Um den Bedürfnissen der Kunden gerecht zu werden und die vorhandenen Kapazitäten noch effizienter zu nutzen, möchte die SBB die Auslastung der Züge gleichmässiger über den ganzen Tag verteilen.

Entwicklung 2015.

Die SBB hat im Frühjahr 2015 zusammen mit anderen Arbeitgebern (Swisscom, Microsoft, Mobiliar, die Schweizerische Post, Witzig The Office Company) die Work Smart Initiative ins Leben gerufen. Die Initiative fördert flexibles Arbeiten in der Schweiz. In diesem Zusammenhang verfolgt sie unter anderem das Ziel, Ressourcen und Infrastrukturen klug zu nutzen.

2015 hat die Work Smart Initiative in erster Linie eine Charta herausgegeben, die möglichst viele Unternehmen für die Initiative gewinnen sollte. Ende Jahr hatten bereits 55 Unternehmen die Charta unterzeichnet. Darüber hinaus boten die initiiierenden Unternehmen während einer Aktionswoche reichhaltige Einblicke und Anregungen zum Thema flexibles Arbeiten.

Um das Potenzial mobiler Arbeit im eigenen Unternehmen genau zu erfassen, hat die SBB im Frühjahr 2015 eine Mitarbeitendenumfrage durchgeführt. Wie die Umfrage ergibt, hat rund ein Drittel der Belegschaft (9500 Mitarbeitende) aufgrund des Jobprofils die Möglichkeit zu flexibler Arbeit. Dank flexibler Arbeitsmodelle meiden bereits heute rund 3500 Mitarbeitende gelegentlich die Hauptverkehrszeiten.

Eine interne Offensive soll im kommenden Jahr noch mehr SBB Mitarbeitende und Vorgesetzte sensibilisieren und von flexiblen Arbeitsformen überzeugen. Als Mitglied der Work Smart Initiative setzt sich die SBB für eine weitere Verbreitung flexibler Arbeitsformen in der Schweiz ein und fördert den Austausch unter den beteiligten Unternehmen.

Studie: «Verkehrsinfrastrukturen smarter nutzen dank flexibler Arbeitsformen».

Eine von der SBB, dem Kanton Bern sowie der Schweizerischen Post und Swisscom in Auftrag gegebene Studie zeigt erstmals das quantitative Entlastungspotenzial: Bei einer konsequenten Förderung flexibler Arbeitsformen und teilweiser Anpassung der Schulzeiten lassen sich die Hauptverkehrszeiten (HVZ) morgens um 20 bis 30 Prozent, abends um 10 Prozent entlasten. Eine solche Entlastung führt zu mehr Sitzplätzen für diejenigen Kunden, die weiterhin zur HVZ unterwegs sein müssen. Zudem lassen sich schweizweit jährlich rund 140 Millionen CHF einsparen, die für Verstärkungsmassnahmen zur HVZ erforderlich sind.

Grundsätze der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Berichtsprofil.

- G4-17
- G4-23
- G4-28
- G4-29
- G4-30
- G4-31
- G4-32
- G4-33

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht ist ein integrierter Bestandteil der SBB Jahresberichterstattung. Die SBB legt darin ihre wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen gemäss den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) offen. Dabei wurde der Bericht wie bereits im Vorjahr «in Übereinstimmung» mit den GRI G4 Leitlinien erstellt («Kern»-Option).

Die SBB veröffentlicht jedes Jahr einen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. In enger inhaltlicher Abstimmung erscheint parallel dazu eine Sonderausgabe des Mitarbeitendenmagazins «Unterwegs». Sämtliche Publikationen der Jahresberichterstattung sind dreisprachig auf der SBB Website abrufbar.

Der SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2015 bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2015. Den letzten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2014 hat die SBB am 26. März 2015 publiziert. Wie im Vorjahr orientiert sich die Darstellung des Berichts an den Stossrichtungen und Handlungsfeldern der Nachhaltigkeitsstrategie. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich dabei weder der Umfang der Berichterstattung noch die Berichtsgrenzen oder die verwendeten Messmethoden signifikant verändert. Die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahresbericht ist also gegeben.

Auf Seite 59 findet sich der tabellarische GRI Content Index mit den entsprechenden Seitenverweisen. Der vorliegende Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht bezieht sich auf das SBB Stammhaus (SBB AG und SBB Cargo, ohne Töchter und Beteiligungen). Falls Daten oder Informationen nur einen Teil (Division oder SBB AG) des Unternehmens oder des gesamten Konzerns betreffen, wird dies gesondert vermerkt.

Dem vorliegenden Bericht liegt eine Content-Index-Überprüfung durch die Global Reporting Initiative zugrunde. Die Überprüfung bestätigt, dass im GRI Content Index auf alle deklarierten Berichtsinhalte gemäss den GRI G4 Leitlinien korrekt und vollständig verwiesen wird. Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der ausgewiesenen Informationen ist keine externe «Assurance» eingeholt worden. Wo immer zweckmässig, sind diejenigen Standards beigezogen, die für das interne Controlling massgebend sind.

Kontakt für weitere Fragen:

Christina Meier
Leiterin Nachhaltigkeit
SBB AG
Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65
christina.meier@sbb.ch

GRI Content Index.



Allgemeine Standardangaben.

Allgemeine Standardangaben	Seitenangabe SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht	Seitenangabe SBB Website	Direkte Offenlegung	Externe Prüfung	Details zu allgemeinen Standardangaben
Strategie und Analyse					
G4-1	3 29			x	Erklärung des CEO zum Stellenwert von Nachhaltigkeit
G4-2	31		Angaben zu Nachhaltigkeitsrisiken, Chancen und Auswirkungen sind überall im vorliegenden Bericht zu finden, insbesondere im Beschrieb der Handlungsfelder der Nachhaltigkeitsstrategie.	x	Auswirkungen der Organisation auf die Nachhaltigkeit und Beeinflussung durch Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen
Organisationsprofil					
G4-3	14			x	Name der Organisation
G4-4	4			x	Wichtigste Marken, Produkte und Dienstleistungen
G4-5	14			x	Hauptsitz der Organisation
G4-6	14		Bericht der Revisionsstelle im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht auf den Seiten 107-108	✓	Länder, in welchen die Organisation tätig ist
G4-7	14			x	Eigentümerstruktur und Rechtsform
G4-8	12			x	Absatzmärkte
G4-9	12	Zahlen und Fakten		x	Grösse der Organisation
G4-10	44	Personal Stammhaus Diversity		x	Anzahl Mitarbeitende nach Kategorien
G4-11		Personal Stammhaus	Personalbestand nach Arbeitsvertrag 2015 (SBB Stammhaus ohne Tochtergesellschaften): GAV: 26 354 FTE; OR: 1221 FTE	x	Von Kollektivvereinbarungen betroffene Mitarbeitende
G4-12	35			x	Lieferkette der Organisation
G4-13	84		Bericht der Revisionsstelle im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht auf den Seiten 107-108	✓	Wesentliche Veränderungen während der Berichtsperiode bezüglich Grösse, Struktur oder Eigentümern
G4-14	48		Beim Betrieb der Infrastrukturen und bei Dienstleistungen der SBB spielt das Vorsorgeprinzip eine grosse Rolle. Beispiele dafür sind die präventiven Ansätze für Umwelt- und Arbeitsschutz im Betrieb.	x	Anwendung des Vorsorgeprinzips
G4-15			Die SBB ist in zahlreichen nationalen und internationalen Gremien vertreten bzw. hat internationale Vereinbarungen übernommen. Zu erwähnen sind hierbei insbesondere: – Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) – Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) – Transparency International Schweiz – Foreign Trade Association (FTA) – Öbu (Schweizerische Vereinigung für ökologisch bewusste Unternehmensführung)	x	Unterstützung externer Initiativen
G4-16			Die SBB ist national und international in rund 280 Gremien vertreten. Diese teilen sich auf in Regulations- (ca. 75), technische (ca. 110), Sicherheits- (7) und divisionsspezifische Gremien (ca. 85).	x	Aktive Teilnahme in Interessenverbänden

Ermittelte wesentliche Aspekte und Grenzen

G4-17	14 58			x	In den Bericht eingeschlossene Unternehmenseinheiten
G4-18	31			x	Festlegung der Berichtsinhalte und Abgrenzung von Aspekten
G4-19	31			x	Wesentliche Aspekte bzw. Berichtsinhalte
G4-20	30		Die Handlungsfelder der strategischen Stossrichtungen – Umweltvorteil gegenüber Strasse sichern – Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein haben unmittelbare Auswirkungen innerhalb der SBB.	x	Abgrenzung wesentlicher Aspekte und Definition der Berichtsgrenzen innerhalb der Organisation
G4-21	30		Die Handlungsfelder der strategischen Stossrichtungen – Verantwortungsvolle Lieferkette sicherstellen – Zugang zur Mobilität einfach gestalten – Nachhaltige Produktnutzung ermöglichen sind insbesondere aufgrund ihrer grossen Auswirkungen auf Kunden und Lieferanten für die SBB relevant.	x	Abgrenzung wesentlicher Aspekte und Definition der Berichtsgrenzen ausserhalb der Organisation
G4-22	84		Bericht der Revisionsstelle im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht auf den Seiten 107–108	✓	Angabe neuer Darstellungen von Informationen gegenüber dem Vorjahr und deren Gründe
G4-23	58			x	Signifikante Veränderungen bezüglich Umfang und Aspekten gegenüber dem Vorjahr

Einbindung von Stakeholdern

G4-24	32			x	Einbezug der Stakeholder durch die Organisation
G4-25	32			x	Identifikation und Auswahl der Stakeholder
G4-26	32			x	Vorgehen bei Einbindung von Stakeholder-Gruppen
G4-27	27 31	<u>Kundenbeirat</u> <u>Politik und Gesellschaft</u>		x	Durch Stakeholder vorgebrachte Anliegen

Berichtsprofil

G4-28	58			x	Berichtszeitraum
G4-29	58			x	Datum des letzten Berichts
G4-30	58			x	Angabe zum Berichtszyklus
G4-31	58			x	Ansprechpartner für Fragen zum Bericht
G4-32	58			x	Gewählte «In Übereinstimmung»-Option
G4-33	26 58			x	Externe Prüfung

Unternehmensführung

G4-34	15 33			x	Führungsstruktur der Organisation in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Auswirkungen
G4-35	19 33			x	Prozess für die Delegation von Vollmachten für wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen
G4-36	18 33			x	Verantwortung für wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen
G4-37	27 31 33			x	Prozesse für Konsultation zwischen Stakeholdern und Führungsebene
G4-38	17 21			x	Zusammensetzung der höchsten Führungsebene
G4-39	18			x	Funktion der höchsten Führungsebene
G4-40	18			x	Nomination und Auswahl der höchsten Führungsebene

G4-41	18			x	Vermeidung und Bekanntgabe von Interessenskonflikten in der höchsten Führungsebene
G4-42			Die Nachhaltigkeitsstrategie der SBB wurde in der KL diskutiert und im April 2014 von der KL genehmigt. Die Nachhaltigkeitsleistung wird mit definierten KPIs pro Handlungsfeld jährlich an die KL rapportiert.	x	Rolle der höchsten Führungsebene bei der Entwicklung der Unternehmensstrategie in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Auswirkungen
G4-43			In wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Fragen verfügen die Mitglieder der Verwaltungsrates sowie der Konzernleitung über umfangreiches Wissen. Aktuelle Entwicklungen werden im Rahmen der Konzernzielüberprüfung sowie themenbezogen periodisch traktandiert.	x	Weiterentwicklung der Kenntnisse der höchsten Führungsebene in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen
G4-44	19		Neun Konzernziele machen die Leistungen der SBB messbar. Die Balance von finanziellen und nicht finanziellen Zielen garantiert, dass das Unternehmen ausgewogen geführt und gesteuert wird. Die Zielerreichung wird laufend gemessen und quartalsweise an die Konzernleitung und den Verwaltungsrat rapportiert. Die Erreichung der Konzernziele ist bonusrelevant.	x	Leistung der höchsten Führungsebene in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen
G4-45	18			x	Rolle der höchsten Führungsebene in Bezug auf Identifizierung und Management von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Risiken und Chancen
G4-46	20			x	Rolle der höchsten Führungsebene in Bezug auf Überprüfung des Risikomanagements zu wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Themen
G4-47	20			x	Häufigkeit der Überprüfung der wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen durch die höchste Führungsebene
G4-48	19			x	Überprüfung und Genehmigung des Nachhaltigkeitsberichts
G4-49	19			x	Mitteilungsverfahren in Bezug auf kritische Anliegen an die höchste Führungsebene
G4-50	19			x	Art und Anzahl kritischer Anliegen, die der höchsten Führungsebene mitgeteilt wurden
G4-51	24-25			x	Entschädigungspolitik für die höchste Führungsebene
G4-52	24			x	Prozess zur Festlegung der Entschädigung
G4-53	24			x	Berücksichtigung der Meinung von Stakeholdern bezüglich Entschädigung
G4-54			Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeiters zur Jahresgesamtvergütung des tiefsten Einkommens betrug 2015 1:19.	x	Verhältnis des höchsten Lohnes innerhalb der Organisation zum Medianlohn
G4-55			Die prozentuale Steigerung der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeiters betrug per 1.1.2015 -2,0%, die prozentuale Steigerung der Jahresgesamtvergütung aller Mitarbeitenden 0,4%. Das ergibt ein Verhältnis von 1:-5.	x	Verhältnis des prozentualen Anstiegs zwischen höchstem Lohn und Medianlohn innerhalb der Organisation

Ethik und Integrität

G4-56	20	Code of conduct		x	Werte, Grundsätze sowie Verhaltensstandards und -normen der Organisation
G4-57	20			x	Interne und externe Verfahren, um zu ethischem und gesetzeskonformem Verhalten Rat zu suchen
G4-58	20			x	Interne und externe Mechanismen zur Meldung unethischen oder gesetzeswidrigen Verhaltens

Spezifische Standardangaben.

DMA und Indikatoren	Seitenangabe SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht	Seitenangabe SBB Website	Ausslassungen	Externe Prüfung	Details zu Indikatoren
----------------------------	---	---------------------------------	----------------------	------------------------	-------------------------------

Kategorie: wirtschaftlich

Beschaffung

G4-DMA	35	Einkauf		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Beschaffung)
G4-EC9	35			x	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten an Hauptgeschäftsstandorten

Kategorie: ökologisch

Materialien

G4-DMA	37			x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Materialien)
G4-EN1	38	Umweltkennzahlen		x	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen

Energie

G4-DMA	38	Energie		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Energie)
G4-EN3	39			x	Energieverbrauch innerhalb der Organisation
G4-EN5	39			x	Energieintensität
G4-EN6	39			x	Verringerung des Energieverbrauchs

Emissionen

G4-DMA	40	Klima		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Emissionen)
G4-EN15	41			x	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)
G4-EN16	41			x	Indirekte energiebezogene THG-Emissionen (Scope 2)
G4-EN17	41			x	Weitere indirekte THG-Emissionen (Scope 3)
G4-EN18	42			x	Intensität der THG-Emissionen
G4-EN19	41			x	Reduzierung der THG-Emissionen
G4-EN20	42			x	Emissionen Ozon abbauender Stoffe
G4-EN21	42			x	NOx, SOx und andere signifikante Luftemissionen

Abwasser und Abfall

G4-DMA	37 55	Abfall		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Abwasser und Abfall)
G4-EN23	37 38 55			x	Gesamtgewicht des Abfalls nach Art und Entsorgungsmethode

Kategorie: gesellschaftlich

Unterkategorie: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

G4-DMA	46 48			x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz)
G4-LA6	47	Personal Stammhaus		x	Art der Verletzung und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Abwesenheit sowie Gesamtzahl der arbeitsbedingten Todesfälle nach Region und Geschlecht
G4-LA7	47			x	Arbeiter mit hoher Erkrankungsrate oder -gefährdung im Zusammenhang mit ihrer Beschäftigung
G4-LA8	48 50 53			x	Gesundheits- und Sicherheitsthemen, die in förmlichen Vereinbarung mit Gewerkschaften behandelt werden

Gleicher Lohn für Frauen und Männer

G4-DMA	45			x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Gleicher Lohn für Frauen und Männer)
G4-LA13	45			x	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern nach Mitarbeiterkategorie und Hauptgeschäftsstandorten

Unterkategorie: Produktverantwortung

Kundengesundheit und -sicherheit

G4-DMA	42 48 52	Sicherheit		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Kundengesundheit und -sicherheit)
G4-PR1	48 53			x	Prozentsatz der massgeblichen Produkt- und Dienstleistungskategorien, deren Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit geprüft werden, um Verbesserungspotenziale zu ermitteln

Inhaltsverzeichnis.

Finanzbericht.

SBB Konzern

- s66 Finanzieller Lagebericht
- s76 Konzernerfolgsrechnung SBB
- s77 Konzernbilanz SBB
- s78 Konzerngeldflussrechnung SBB
- s79 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- s80 Anhang zur Konzernrechnung 2015
- s107 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

SBB AG

- s109 Erfolgsrechnung SBB AG
- s110 Bilanz SBB AG
- s111 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- s120 Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis
- s121 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Finanzieller Lagebericht.

Die SBB im Jahr 2015.

Gegenüber dem Vorjahr nahm das Konzernergebnis der SBB von CHF 372,9 Mio. um CHF 127,2 Mio. auf CHF 245,7 Mio. ab. Es wurde durch die Auswirkungen der Frankenstärke (CHF –80,0 Mio.) belastet, insbesondere internationaler Personenverkehr und Güterverkehr. Zusätzlich wirkten der höhere Mittelbedarf für Substanzerhalt bei Infrastruktur (CHF –30,5 Mio.) sowie der tiefere Gewinn aus Veräusserung von Immobilienobjekten (CHF –48,2 Mio. ggü. Vorjahr, im Vorjahr Verkauf Bürostandorte Bern). Dank des höheren Verkehrsertrags im nationalen Personenverkehr (höhere Nachfrage und Tarifmassnahmen) sowie Gegensteuerungsmassnahmen (u. a. Nachverhandlungen im Einkauf, differenzierter Einstellungsstopp) konnte der Ergebnismrückgang auf CHF 127,2 Mio. limitiert werden.

Personenverkehr erzielte ein Ergebnis in Höhe von CHF 130,5 Mio. (CHF +26,6 Mio. ggü. Vorjahr). Die Personenverkehrserträge wuchsen insbesondere aufgrund einer gestiegenen Nachfrage sowie der Tarifmassnahme im Dezember 2014.

Immobilien erreichte ein Ergebnis vor Ausgleichszahlungen in Höhe von CHF 342,5 Mio. (CHF –52,5 Mio. ggü. Vorjahr). Davon wurden CHF 150,0 Mio. Ausgleichszahlungen zur Finanzierung der Infrastruktur und CHF 180,5 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse SBB verwendet.

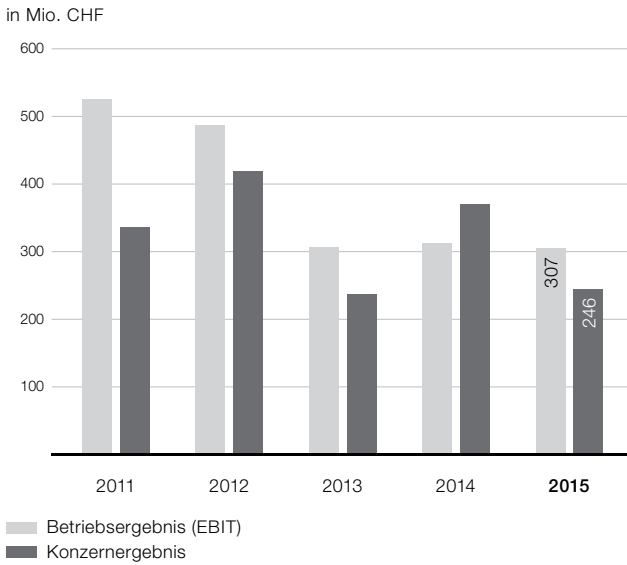
Nach erfolgreicher Sanierung und positiven Ergebnissen in den Jahren 2013 und 2014 trafen die Frankenstärke und die konjunkturelle Abschwächung insbesondere SBB Cargo Schweiz hart. Güterverkehr fiel in einem sehr herausfordernden Marktumfeld zurück in die Verlustzone mit einem Ergebnis von CHF –21,5 Mio. (CHF –54,6 Mio. ggü. Vorjahr). Dank Spar- und Effizienzmassnahmen wurde im zweiten Halbjahr 2015 die Lage stabilisiert und ein ausgeglichenes Ergebnis erreicht.

Wie 2014 erbrachte Infrastruktur Netz auch 2015 zusätzlichen Substanzerhalt, welcher nicht vollständig durch die Mittel der Leistungsvereinbarung gedeckt war. Das Ergebnis der Infrastruktur lag bei CHF –96,3 Mio. (CHF –30,5 Mio. ggü. Vorjahr).

Der Free Cash Flow lag bei CHF –522,6 Mio. (2014: CHF –205,2 Mio.). Der negative Free Cash Flow war v. a. auf die hohe Investitionstätigkeit und die im Vergleich zum Vorjahr tieferen Zuflüsse aus der Veräusserung von Immobilienobjekten zurückzuführen.

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 8,3 Mrd. Die Zunahme um CHF 0,5 Mrd. war insbesondere auf Investitionen in Rollmaterial im Fern- und Regionalverkehr sowie auf die Übernahme des Defizits bei Infrastruktur zurückzuführen.

Konzernergebnis 2011–2015.



Das Konzernergebnis betrug CHF 245,7 Mio. und lag damit um CHF 127,2 Mio. unter Vorjahr.

Der Betriebsertrag wuchs um CHF 121,8 Mio. (+1,4 %) auf CHF 8786,2 Mio. aufgrund höherer Personenverkehrserträge (CHF +109,8 Mio.), des Wachstums der Mieterträge (CHF +16,1 Mio.) sowie höherer Leistungen der öffentlichen Hand. Dagegen gingen die Güterverkehrserträge um CHF 44,5 Mio. zurück als Folge der Frankenstärke und der konjunkturellen Abschwächung.

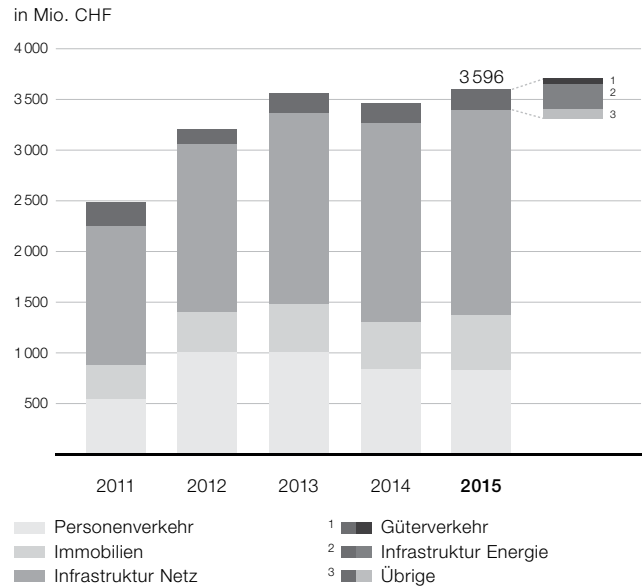
Der Betriebsaufwand (CHF 8479,3 Mio.) stieg gegenüber Vorjahr aufgrund des höheren Personalaufwands und höherer Abschreibungen um CHF 129,2 Mio. (+1,5 %).

Daraus resultierte gegenüber dem Vorjahr ein leicht tieferes Betriebsergebnis von CHF 306,9 Mio. (CHF -7,4 Mio., -2,4 %).

Das tiefere Finanzergebnis von CHF -198,1 Mio. (CHF -65,4 Mio. ggü. Vorjahr) wurde insbesondere belastet durch die Wertberichtigung von Europositionen in der Bilanz sowie die Bewertung von Finanzanlagen.

Mit CHF 141,8 Mio. lag das betriebsfremde Ergebnis aufgrund tieferer Gewinne aus Veräusserung von Immobilienobjekten CHF 48,2 Mio. unter Vorjahr.

Investitionen 2011–2015.



Das Investitionsvolumen lag mit CHF 3596,4 Mio. um CHF 133,9 Mio. über dem Vorjahr. Es wurde in Rollmaterial für Personenverkehr, neue Bahninfrastruktur, Immobilienprojekte sowie in Energieanlagen investiert.

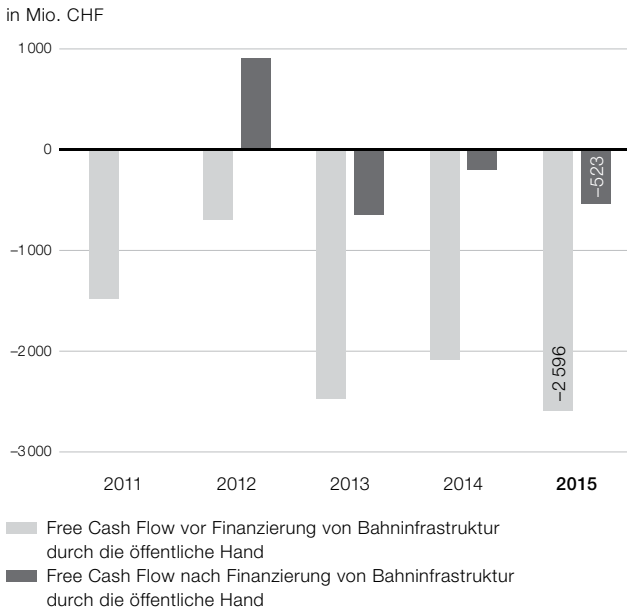
Um das Angebot und den Fahrkomfort zu verbessern, investierte Personenverkehr CHF 828,2 Mio. (2014: CHF 848,2 Mio.) insbesondere in neue Züge (z. B. Regio-Dosto und ETR610-Triebzüge) und in die Modernisierung von bestehendem Rollmaterial. Die Investitionen im Personenverkehr teilen sich auf in Fernverkehr (CHF 229,0 Mio.; 2014: CHF 310,2 Mio.), bestellter Regionalverkehr (CHF 498,5 Mio.; 2014: CHF 396,8 Mio.) sowie Unterhaltswerke und Verkaufssysteme (CHF 100,8 Mio.; 2014: CHF 141,1 Mio.).

Immobilien investierte CHF 550,6 Mio. (2014: CHF 458,1 Mio.) in die Modernisierung und den Ausbau von Bahnhofsgebäuden und in die Entwicklung von zentralen, bahnhofsnahe Lagern.

Insgesamt wurden CHF 2017,6 Mio. (2014: CHF 1962,7 Mio.) in den Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur, in die Verbesserung der Fahrplanstabilität sowie in die Erweiterung des Bahnangebots investiert.

Energie investierte CHF 122,7 Mio. (2014: CHF 121,6 Mio.) in den Ausbau und Erhalt von Anlagen zur Energiegewinnung und -übertragung.

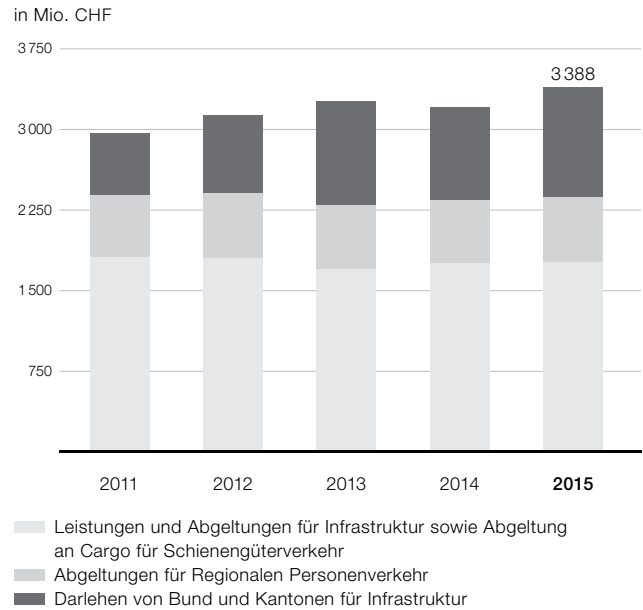
Free Cash Flow vor und nach Finanzierung durch die öffentliche Hand 2011–2015.



Der Free Cash Flow nach Finanzierung durch die öffentliche Hand war negativ (CHF –522,6 Mio.). Im Vergleich zum Vorjahr lag der Free Cash Flow um CHF 317,4 Mio. tiefer (2014: CHF –205,2 Mio.), aufgrund der höheren Investitionen, der tieferen Zuflüsse aus Veräusserung von Immobilienobjekten sowie des Defizits bei Infrastruktur.

2015 erhielt die SBB für die bestellten LV-finanzierten Ersatzinvestitionen und die sonderfinanzierten Investitionen CHF 2073,5 Mio. von der öffentlichen Hand. Die gegenüber Vorjahr um CHF 188,6 Mio. höheren Zahlungen resultierten insbesondere aus den sonderfinanzierten Investitionen für den Ausbau von Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse und der Durchmesserlinie Zürich.

Leistungen der öffentlichen Hand 2011–2015.

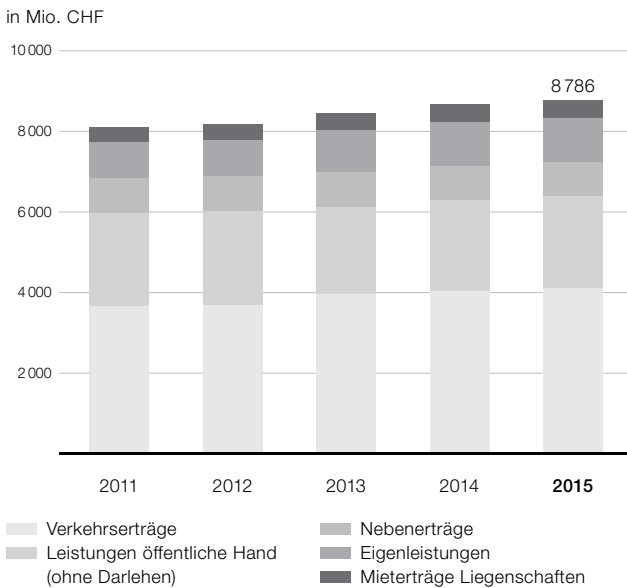


Die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur umfassten die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für die Bereitstellung und den Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen (CHF 1769,0 Mio.). Darin enthalten war die Abgeltung an Cargo für den Schienengüterverkehr (CHF 19,0 Mio.).

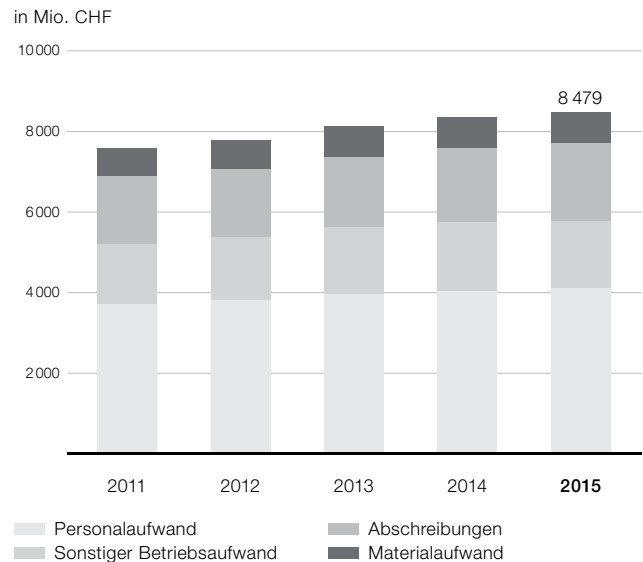
Die Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr entsprechen denjenigen Kosten des durch die öffentliche Hand bestellten Angebots, die durch die Reisenden nicht gedeckt waren (CHF 602,4 Mio.).

Aus dem Infrastrukturfonds und aus dem FinöV-Fonds wurden Darlehen hauptsächlich für den Ausbau der Linie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, für Betriebsvorbereitungen Achse Gotthard sowie für verschiedene Projekte im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur bereitgestellt (CHF 1017,1 Mio.).

Betriebsertrag 2011–2015.



Betriebsaufwand 2011–2015.



Der Betriebsertrag wuchs gegenüber Vorjahr um 1,4 % auf CHF 8786,2 Mio.

Aufgrund von Nachfragewachstum sowie Tarifmassnahmen stiegen die Personenverkehrserträge auf CHF 3154,7 Mio. (+3,6 % ggü. Vorjahr). Der Rückgang der Güterverkehrserträge um CHF 44,5 Mio. (-5,1 %) auf CHF 822,0 Mio. resultierte insbesondere aus direkten Preiseffekten aufgrund des starken Frankens sowie aus einer niedrigeren Verkehrsleistung im Binnenverkehr infolge einer Abschwächung der Schweizer Wirtschaft.

Die Leistungen der öffentlichen Hand beinhalteten die erfolgswirksamen Komponenten für Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur und die Abgeltungen im Regionalverkehr sowie im Güterverkehr (CHF 2291,0 Mio.). Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr um CHF 42,2 Mio. resultierte insbesondere aus höheren Beiträgen für den Substanzerhalt.

Die Nebenerträge waren ebenfalls geprägt durch die Frankenstärke: sie gingen gegenüber dem Vorjahr u. a. aufgrund tieferer Erträge aus Rollmaterialvermietungen an ausländische Bahnen um CHF 27,9 Mio. (-3,3 %) auf CHF 830,0 Mio. zurück.

Die Eigenleistungen (CHF 1116,2 Mio.) spiegelten den Anteil der selbst erstellten Sachwerte in Investitionen wider. Die Zunahme von CHF 24,9 Mio. (+2,3 %) war proportional zum gestiegenen Investitionsvolumen.

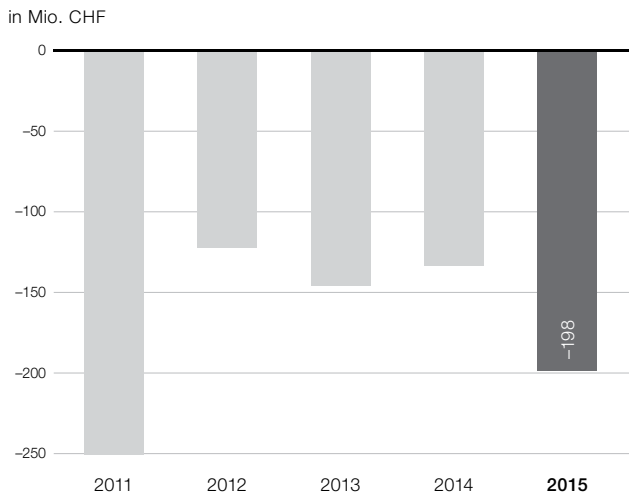
Die Mieterträge bei Immobilien nahmen insbesondere infolge zusätzlicher Flächen um CHF 16,1 Mio. zu (+3,8 % ggü. Vorjahr).

Der Betriebsaufwand stieg um CHF 129,2 Mio. (+1,5 %) auf CHF 8479,3 Mio. gegenüber Vorjahr.

Das gestiegene Auftrags- und Investitionsvolumen bei Infrastruktur sowie die Einführung neuer Pensionierungsmodelle für besonders belastete Berufsgruppen mit tiefem Einkommen führten zu einem um CHF 79,5 Mio. höheren Personalaufwand (+2,0 % ggü. Vorjahr).

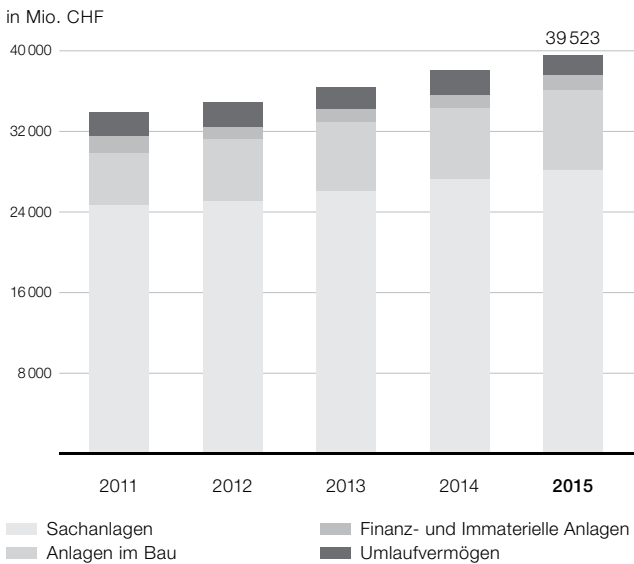
Insbesondere die Inbetriebnahme neuer Bahninfrastruktur (Durchmesserlinie Zürich) und neuen Rollmaterials führte zu einer Zunahme der Abschreibungen um CHF 86,4 Mio.

Finanzergebnis 2011–2015.

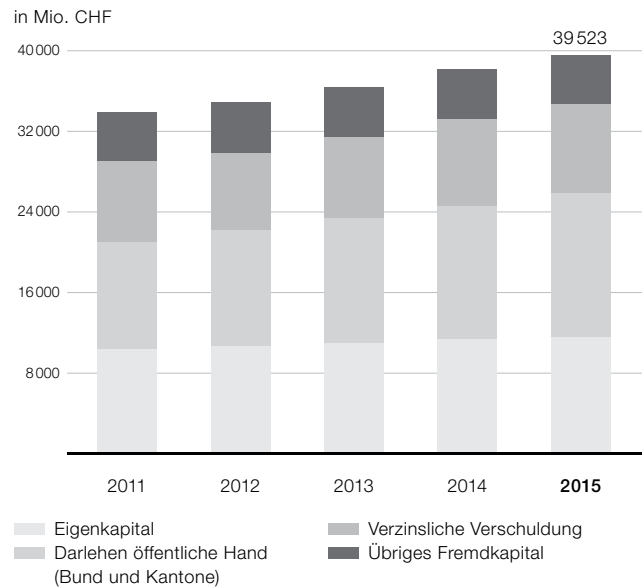


Im Jahr 2015 betrug das Finanzergebnis CHF –198,1 Mio. (umfasst u. a. Zinsaufwendungen, Beteiligungserträge und Fremdwährungseffekte). Das tiefere Finanzergebnis (CHF –65,4 Mio.) resultierte insbesondere aus der Wertberichtigung von Euro-positionen in der Bilanz sowie der Bewertung von Finanzanlagen.

Bilanzstruktur Aktiven 2011–2015.



Bilanzstruktur Passiven 2011–2015.



Die Sachanlagen und Anlagen im Bau nahmen von CHF 34 275,7 Mio. im Jahr 2014 auf CHF 36 101,4 Mio. im Jahr 2015 (CHF +1825,7 Mio. ggü. Vorjahr; +5,3 %) zu. Seit dem Jahr 2011 war ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 4,9 % zu verzeichnen. Die Zunahme im Berichtsjahr resultierte in erster Linie aus dem Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur (CHF +983,6 Mio. ggü. Vorjahr; +4,7 %). Zudem wurden neue Regio-Dosto und ETR610-Triebzüge in Betrieb genommen und Baufortschritte bei Immobilienobjekten (u. a. Zürich Europaallee) realisiert.

Die Finanz- und Immateriellen Anlagen betrugen im Jahr 2015 CHF 1448,0 Mio. (2014: CHF 1384,0 Mio.). Die Zunahme ist insbesondere auf die Erneuerung der Software für die Verkehrsabrechnung zurückzuführen. Ein niedrigerer Bestand an flüssigen Mitteln war hauptsächlich der Grund für das tiefere Umlaufvermögen (CHF –473,1 Mio. ggü. Vorjahr).

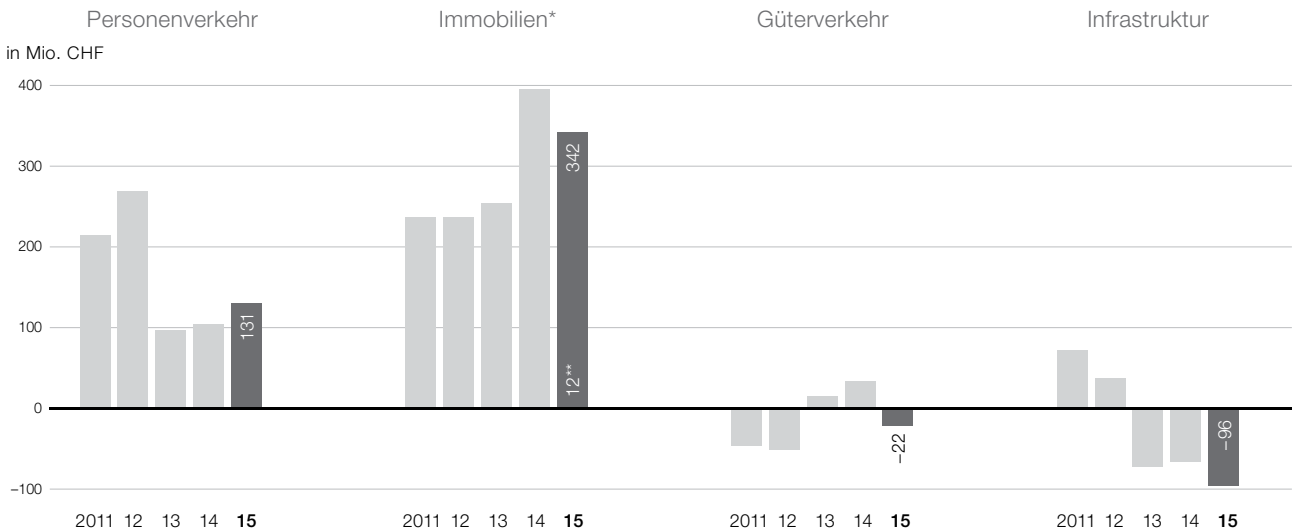
Die Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur nahmen insbesondere aufgrund der von Bund und Kantonen bestellten Grossprojekte im Berichtsjahr um CHF 1017,2 Mio. auf CHF 14 277,9 Mio. zu.

Die verzinliche Nettoverschuldung (verzinliche Finanzverbindlichkeiten abzüglich flüssiger Mittel) stieg im Vergleich zum Vorjahr aufgrund von Investitionen in Rollmaterial und Immobilien sowie zusätzlichen Unterhaltsaufwands für die Bahninfrastruktur um CHF 532,1 Mio. auf CHF 8252,1 Mio.

Der Schuldendeckungsgrad wird ab 2015 konsistent mit den strategischen Zielen des Bundes für die SBB auf Basis EBITDA ausgewiesen (verzinliche Nettoverschuldung dividiert durch EBITDA; korrigiert um Abgeltungen für Abschreibungen Infrastruktur) und stieg von 6,7 im Vorjahr auf 6,9 im Berichtsjahr. Die Verbesserung im bereinigten EBITDA kompensierte die Zunahme der verzinlichen Nettoverschuldung gegenüber Vorjahr nur teilweise.

Das übrige Fremdkapital umfasste insbesondere Lieferantenrechnungen, Passive Rechnungsabgrenzungen sowie Rückstellungen und lag mit CHF 4829,8 Mio. auf Vorjahresniveau.

Ergebnisse Segmente 2011–2015.



* vor allen Ausgleichszahlungen

** nach Ausgleichszahlungen

Personenverkehr.

Das Ergebnis stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 26,6 Mio. auf CHF 130,5 Mio. Die Ergebnisverbesserung war vor allem auf höhere Personenverkehrserträge (CHF +109,8 Mio.) sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr (insbesondere Tarifmassnahme 2014 und Grundwachstum) zurückzuführen. Belastend wirkten unter anderem höhere Abschreibungen (CHF –21,9 Mio.) sowie die Auswirkungen der Frankenstärke.

Immobilien.

Immobilien erreichte ein Ergebnis vor Ausgleichszahlungen von CHF 342,5 Mio. (CHF –52,5 Mio. ggü. Vorjahr). Insgesamt flossen CHF 150,0 Mio. als Ausgleichszahlung zur Finanzierung der Infrastruktur und CHF 180,5 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse. Das tiefere Ergebnis ist insbesondere auf einen tieferen Gewinn aus der Veräusserung von Immobilienobjekten (CHF –48,2 Mio.) zurückzuführen.

Güterverkehr.

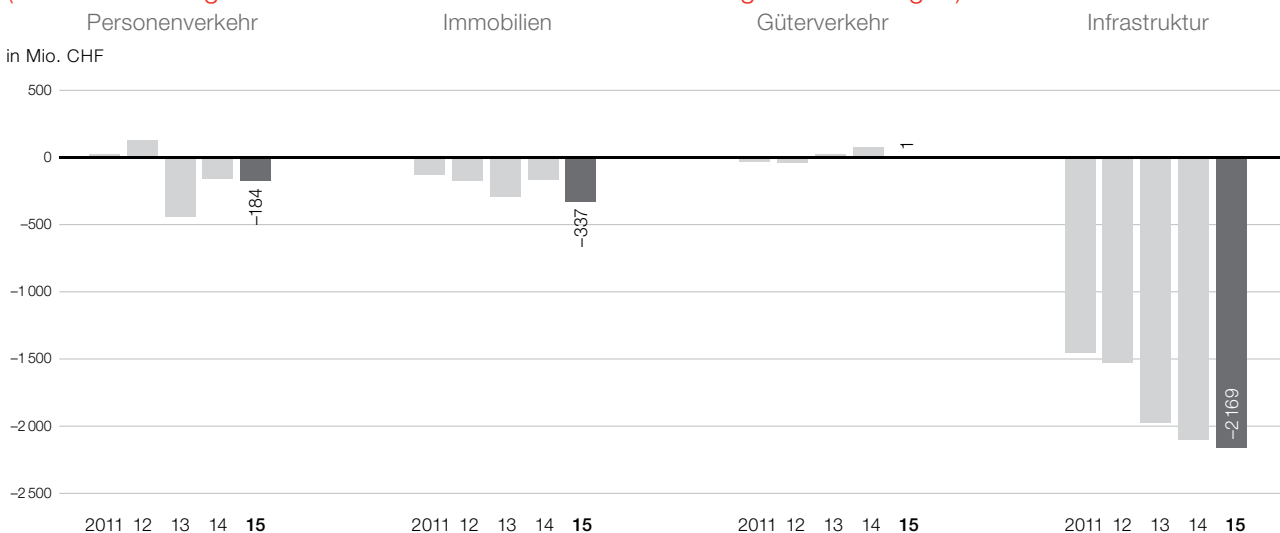
Das Ergebnis lag bei CHF –21,5 Mio. (CHF –54,6 Mio. ggü. Vorjahr). Aufgrund der Frankenstärke sowie der konjunkturellen Abschwächung der Schweizer Wirtschaft fiel der Güterverkehr nach zwei Jahren mit positiven Ergebnissen zurück in die Verlustzone.

Infrastruktur.

Das Jahresergebnis betrug CHF –96,3 Mio. (CHF –30,5 Mio. ggü. Vorjahr).

Die Bahninfrastruktur ist belastet durch den geringen präventiven Unterhalt in der Vergangenheit bei gleichzeitig hoher Auslastung. Um die nachhaltige Qualität und Sicherheit der Fahrbahn zu gewährleisten, erbrachte Infrastruktur Netz auch 2015 höhere Leistungen für Substanzerhalt, welche nicht vollständig durch die Mittel der Leistungsvereinbarung gedeckt waren. Gemäss Vereinbarung mit dem Bund übernimmt die SBB diese Zusatzkosten nach 2014 und 2015 im Jahr 2016 zum letzten Mal.

Free-Cash-Flow-Segmente 2011–2015
 (vor Finanzierung durch die öffentliche Hand und nach Ausgleichszahlungen).



Personenverkehr.

Im Geschäftsjahr betrug der Free Cash Flow vor Finanzierung durch die öffentliche Hand CHF –184,4 Mio. (2014: CHF –164,2 Mio.). Die Investitionen in das Rollmaterial im Fern- und Regionalverkehr wurden nicht vollständig aus dem operativen Betrieb erwirtschaftet.

Immobilien.

Der Free Cash Flow lag bei CHF –336,5 Mio. und damit um CHF 159,7 Mio. tiefer als im Vorjahr (CHF –176,8 Mio.). Investitionen in kundenfreundliche Bahnhöfe und ausgewählte Anlageobjekte zur Steigerung der Ertragskraft wurden aus dem operativen Geschäft finanziert. Der negative Free Cash Flow resultierte aus der Ausgleichszahlung an Infrastruktur sowie aus der Amortisation des Darlehens für die Pensionskasse (CHF 330,5 Mio.).

Güterverkehr.

Der Free Cash Flow lag im Geschäftsjahr bei CHF 1,1 Mio. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr (CHF 71,3 Mio.) um CHF 70,2 Mio. war die Folge des schwierigen Geschäftsverlaufs.

Infrastruktur.

Der Free Cash Flow vor Finanzierung durch die öffentliche Hand und nach Ausgleichszahlungen lag bei CHF –2168,7 Mio. Grösste Positionen waren insbesondere die vom Bund bestellten Investitionen (CHF –2040,0 Mio.) zur Verbesserung des Angebots (u. a. das Grossprojekt Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) sowie das Defizit von Infrastruktur Netz (CHF –140,5 Mio.). Damit lag der Free Cash Flow vor Finanzierung öffentliche Hand um CHF 64,1 Mio. tiefer als im Vorjahr (2014: CHF –2104,6 Mio.).

Ausblick.

Die SBB investiert in modernes Rollmaterial und die Weiterentwicklung der Bahnhöfe, um den Kundennutzen nachhaltig zu verbessern. Wichtige Meilensteine dabei sind die Inbetriebnahmen des Gotthardbasistunnels 2016 und des Ceneri-basistunnels 2020. Ab 2017 sollen die ersten neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge auf der Ost-West-Achse fahren. Die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsystems zu erhalten und auszubauen fordert dauerhaft hohe Anstrengungen durch die SBB. Der öffentliche Mittelbedarf wird aufgrund der Ausbauten bei der Infrastruktur und im Regionalverkehr weiter zunehmen. Mit dem Programm RailFit20/30 zur Senkung der Kosten in allen Bereichen sichert die SBB eine finanziell stabile Basis im kompetitiven Verkehrsmarkt. Dies erfordert die weitere Erhöhung der Produktivität und Beweglichkeit für zukünftige Herausforderungen wie z. B. im Bereich Digitalisierung. Damit will die SBB ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis für ihre Kunden und die Bezahlbarkeit des öffentlichen Verkehrs für die Besteller sicherstellen.

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2015	2014*
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	4 108,9	4 042,4
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 291,0	2 248,8
Mieterträge Liegenschaften	3	440,1	424,0
Nebenerträge	4	830,0	857,9
Eigenleistungen	5	1 116,2	1 091,3
Total Betriebsertrag		8 786,2	8 664,4
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	-751,1	-750,6
Personalaufwand	7	-4 121,0	-4 041,5
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-1 667,1	-1 704,4
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	-1 812,1	-1 735,8
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	-127,9	-117,8
Total Betriebsaufwand		-8 479,3	-8 350,1
Betriebsergebnis/EBIT		306,9	314,3
Finanzergebnis	10	-198,1	-132,7
Ordentliches Ergebnis		108,8	181,6
Betriebsfremdes Ergebnis	11	141,8	190,0
Gewinn vor Steuern		250,5	371,6
Ertragssteuern	12	-5,4	5,2
Minderheitsanteile	13	0,5	-3,9
Konzerngewinn		245,7	372,9

* angepasst siehe Anmerkung 0.3

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	14	540,2	880,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	405,9	515,9
Andere Forderungen	16	183,5	160,2
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	327,9	364,5
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18	516,0	525,9
Total Umlaufvermögen		1 973,5	2 446,6
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	19	484,9	496,2
Sachanlagen	20	28 223,5	27 236,5
Sachanlagen im Bau	20	7 877,8	7 039,2
Immaterielle Anlagen	21	963,1	887,8
Total Anlagevermögen		37 549,3	35 659,7
Total Aktiven		39 522,8	38 106,3

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	273,0	309,1
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	23	39,3	12,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	673,6	875,8
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	25	135,8	163,7
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 523,9	1 571,3
Kurzfristige Rückstellungen	27	970,6	252,1
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 616,2	3 184,5
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	8 519,4	8 290,9
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	23	14 238,6	13 248,3
Andere langfristige Verbindlichkeiten	25	980,9	1 729,1
Langfristige Rückstellungen	27	545,0	276,0
Total langfristiges Fremdkapital		24 283,8	23 544,3
Total Fremdkapital		27 900,0	26 728,8
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven/Kumulierte Verluste		217,3	-153,6
Konzerngewinn		245,7	372,9
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		11 532,1	11 288,4
Minderheitsanteile	13	90,8	89,1
Total Eigenkapital		11 622,8	11 377,5
Total Passiven		39 522,8	38 106,3

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2015	2014
Konzerngewinn		245,7	372,9
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		1 931,6	1 850,0
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		8,5	3,6
Zunahme/Abnahme Rückstellungen		21,7	-19,0
Sonstige fondsunwirksame Erträge		-61,1	-86,1
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-155,5	-196,5
Anteilige Verluste aus Anwendung Equity-Methode		0,3	16,8
Ergebnis Minderheitenanteile		-0,5	3,9
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	-130,6	-7,3
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)			
mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen SBB Infrastruktur		1 860,1	1 938,4
Leistungen des Bundes für Abschreibungen SBB Infrastruktur		-1 057,6	-1 025,3
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)			
ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen SBB Infrastruktur		802,5	913,0
Mittelabfluss aus Veränderungen des Konsolidierungskreises		-6,3	0,0
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 404,7	-3 243,5
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		208,1	374,3
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-8,5	-54,0
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		6,3	99,0
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen		-199,0	-213,7
Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen		5,7	34,8
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 398,5	-3 003,1
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-fonds-perdu-Mittel des Bundes		1 057,6	1 025,3
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur		1 015,9	859,6
Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-162,9	-444,9
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		345,9	939,3
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-0,8	-2,9
Kapitaleinzahlungen von Minderheitsaktionären		0,8	0,0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		2 256,3	2 376,5
Total Geldfluss		-339,7	286,4
Flüssige Mittel per 1. Januar		880,1	593,8
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz		-0,2	-0,1
Flüssige Mittel per 31. Dezember		540,2	880,1
Veränderung flüssige Mittel		-339,7	286,4

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Frei verfügbarer Cash Flow.

Mio. CHF	2015	2014
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)	802,5	913,0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-3 398,5	-3 003,1
Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-2 596,0	-2 090,1
Geldfluss aus Finanzierung von Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand	2 073,4	1 885,0
Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-522,6	-205,2
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen und Sanierung Pensionskasse	182,9	491,5
Total Geldfluss	-339,7	286,4

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. 2014	9 000,0	2 069,1	-147,2	-6,0	10 915,9	88,0	11 003,9
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,9	-2,9
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Konzerngewinn	0,0	0,0	372,9	0,0	372,9	3,9	376,8
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4	-0,1	-0,5
Eigenkapital per 31. 12. 2014	9 000,0	2 069,1	225,7	-6,4	11 288,4	89,1	11 377,5
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	2,7
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Konzerngewinn	0,0	0,0	245,7	0,0	245,7	-0,5	245,2
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-2,0	-2,0	-0,3	-2,3
Eigenkapital per 31. 12. 2015	9 000,0	2 069,1	471,4	-8,4	11 532,1	90,8	11 622,8

Das Aktienkapital ist in 180 Mio. Namenaktien zu je CHF 50 Nennwert eingeteilt und voll liberiert. Der Bund ist Alleinaktionär.
Der Betrag der nicht ausschüttbaren, statutarischen und gesetzlichen Reserven per 31. 12. 2015 beträgt CHF 2379,1 Mio. (Vorjahr: CHF 2517,4 Mio.).

Anhang zur Konzernrechnung 2015.

Konsolidierungsgrundsätze.

Allgemeines.

Die für die vorliegende Konzernrechnung angewandten Grundsätze der Rechnungslegung und Berichterstattung erfüllen die Anforderungen des schweizerischen Aktienrechts und der gesamten 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 Ruppertswil-Auenstein AG (Abschluss per 30. September) ist das Geschäftsjahr von sämtlichen 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 Beherrschung nicht gegeben ist.

Die 74,42 %-Beteiligung an der öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG wird nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen. Aufgrund der Stimmrechtsbestimmungen in den Statuten ist das Kriterium der Beherrschung nicht gegeben.

Die SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross-Border-Leasingtransaktionen über Verbindungen zu Zweckgesellschaften (SPE). Die SBB hat weder Anteile noch 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 106 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 deren 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 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.

Die Umrechnung der zu konsolidierenden Jahresrechnungen in fremder Währung erfolgt nach der Stichtagskursmethode. Aktiven und Fremdkapital werden zum Umrechnungskurs des Bilanzstichtags umgerechnet. Das Eigenkapital wird zum historischen Kurs bewertet, 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 2015	Durchschnittskurs 2014	Stichtagskurs 31. 12. 2015	Stichtagskurs 31. 12. 2014
EUR	1,07	1,21	1,08	1,20

Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

Allgemeines.

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

Der Ausweis erfolgt in Millionen CHF auf eine Nachkommastelle gerundet. Daraus können sich unwesentliche Rundungsdifferenzen ergeben.

Umlaufvermögen.

Die **Flüssigen Mittel** setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten zusammen. Sie sind zum Nominalwert bewertet. Das in den von der SBB betriebenen Bankomaten liegende Bargeld wird unter der Position «Transferkonten» in den Flüssigen Mitteln ausgewiesen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** und die **Anderen Forderungen** sind zum Nominalwert abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigung ausgewiesen. Konkrete Bonitätsrisiken werden einzeln berücksichtigt. Den latenten Ausfallrisiken wird mit einer Wertberichtigung nach Altersgliederung und aufgrund von Erfahrungswerten Rechnung getragen.

Vorräte und angefangene Arbeiten, die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich erhaltener Skonti unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten langfristig gehaltene Wertschriften, die im Zusammenhang mit Rückkaufsoptionen für Leasingverbindlichkeiten stehen, sowie nicht konsolidierte Beteiligungen. Die Bewertung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Abschreibungen. Die Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften beinhalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 %, die nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die langfristigen Darlehen gegenüber Dritten und gegenüber assoziierten Beteiligungen werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigung für konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen und Arbeitgeberbeitragsreserven werden ebenfalls unter 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 dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können.

Die Aktivierung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten. Bei der Folgebewertung werden die betriebswirtschaftlich notwendigen kumulierten Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen abgezogen. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. Die geschätzten Nutzungsdauern betragen in Jahren:

Fahrzeuge	Nutzungsdauer in Jahren
– Schienenfahrzeuge	20–33
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	5–20
Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	
– Unterbau	50
– Oberbau	25
– Bahntechnik	15–25
– Übertragungsleitungen	33
Übrige Sachanlagen	
– Erschliessung, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–25
– Druckleitungen, Wasserfassungen/Entsander	40–50
– Übrige wassertechnische Bauten	80
– Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–20
– EDV-Hardware	2–8
– Telecom	2–20
– Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	15–25
Gebäude	
– Wohn-/Verwaltungs-/Geschäfts- und Bürogebäude	55–75
– Übrige Gebäude	40–60

Zinsaufwendungen, welche bei der Erstellung von Vermögenswerten anfallen, 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.

Geleaste Anlagewerte, welche 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 **Sachanlagen 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 in Jahren betragen:

Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	5–8

Die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten werden unter den Immateriellen Anlagen im Bau ausgewiesen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

Bei allen Aktiven wird auf jeden Bilanzstichtag geprüft, ob Anzeichen dafür bestehen, dass der Buchwert des Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Marktwert und Nutzwert) übersteigt (**Wertbeeinträchtigung, Impairment**). Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, ist der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert worden, wobei die Wertbeeinträchtigung dem Periodenergebnis belastet wird.

Fremdkapital.

Das Fremdkapital wird ausser den Rückstellungen 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, Obligationsanleihen und Verbindlichkeiten gegenüber der SBB Personalkasse.

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.

Rückstellungen werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen gemäss den Vorschriften von Swiss GAAP FER 23 vorliegen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, wird der Rückstellungsbetrag diskontiert. Die Diskontierung erfolgt zum Refinanzierungssatz gegenüber dem Bund.

Die unter den langfristigen Rückstellungen bilanzierten 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 periodisch an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst.

Die **berufliche Vorsorge** der Mitarbeitenden der SBB AG, SBB Cargo AG sowie einzelner Tochtergesellschaften wird durch die seit 1. Januar 1999 selbstständige Stiftung Pensionskasse SBB getragen. 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 den Jahresrechnungen der angeschlossenen Gesellschaften, obwohl sich daraus keine 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.

Erfolgsrechnung.

Die wichtigsten Erlösquellen der SBB sind die Verkehrserträge, die Immobilienerträge und die Leistungen der öffentlichen Hand. Die Erlöse aus Verkehrserträgen umfassen hauptsächlich die Erlöse aus Personen- und Güterverkehr. Die Erlöse aus dem Personenverkehr werden aufgrund der verkauften Billette und der konsumierten Personenkilometer erfasst. Die Erlöse aus dem Güterverkehr werden aufgrund der geleisteten Transporte erfasst.

Der Effekt aus Währungsabsicherungen wird im Finanzergebnis 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 werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen, Pfandbestellungen sowie weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter verstanden. Diese werden zum Nominalwert ausgewiesen. Eventualforderungen werden ausgewiesen, wenn die Möglichkeit eines Zuflusses von wirtschaftlichem Nutzen entsteht.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Hierunter werden alle weiteren eingegangenen Verpflichtungen aufgeführt, die nicht innerhalb eines Jahres gekündigt werden können. Sie werden zum Nominalwert offengelegt. Dies beinhaltet im Wesentlichen Investitionsverpflichtungen und Energieabnahmeverpflichtungen.

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

G4-13 G4-22

0.1 Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen.

Aus den Änderungen in den Swiss GAAP FER für das Jahr 2015 ergeben sich keine Anpassungen der SBB Konzernrechnung.

0.2 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Seit dem 1. Januar 2015 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Erhöhung des Anteils von 50 % auf 90 % und Änderung von Equity- auf Vollkonsolidierung Kraftwerk Wassen AG, Wassen (Januar 2015)
- Gründung öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern (Juni 2015)
- Gründung Gateway Basel Nord AG, Basel (Juli 2015)
- Gründung Ritom SA, Quinto (September 2015)
- Gründung ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein (Dezember 2015)

0.3 Änderungen in der Darstellung.

Personalaufwand.

Die SBB setzt für den Spitzenausgleich externe Mitarbeiter ein, welche weder einen Arbeitsvertrag noch einen Werkvertrag mit der SBB haben. Aufgrund einer Präzisierung dieser Kapazitätserweiterungen erfolgt eine wesentliche, ergebnisunwirksame Verschiebung vom übrigen Betriebsaufwand in den Personalaufwand. Als Folge des höheren Personalaufwandes fallen auch die aktivierten Eigenleistungen höher aus. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Finanzergebnis.

Die SBB weist Kursgewinne und -verluste, welche aus Fremdwährungsumrechnungen entstehen, neu als Nettobetrag aus, da es sich um Gewinne und Verluste in den gleichen Währungen handelt. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2015	2014
Personenverkehr	3 154,7	3 044,9
Fernverkehr	2 340,4	2 257,7
Regionalverkehr	814,3	787,2
Güterverkehr	822,0	866,5
Betriebsleistungen	44,3	47,3
Infrastruktur (Trassenertrag)	87,9	83,6
Verkehrserträge	4 108,9	4 042,4

Die Verkehrserträge verzeichneten gesamthaft eine Zunahme um CHF 66,5 Mio. (+1,6 %).

Der Personenverkehrsertrag stieg durch Tarifmassnahmen und Angebotserweiterungen (u. a. Inbetriebnahme der Strecke Mendrisio–Stabio, Halbstundentakt Yverdon–Romont) um CHF 109,8 Mio. (+3,6 %).

Die Güterverkehrserträge nahmen aufgrund der Auswirkung der Frankenstärke um CHF 44,5 Mio. (–5,1 %) ab.

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2015	2014
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)		
Bund	280,3	276,0
Kantone	322,1	310,6
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	602,3	586,6
Leistungen des Bundes an die Infrastruktur der SBB AG aus der Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	1 057,6	1 025,3
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	165,5	182,3
Betriebsbeitrag Infrastruktur	286,5	278,9
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 509,5	1 486,5
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	82,9	101,4
Kantone	35,7	8,5
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	118,5	109,9
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV		
Bund	33,3	32,6
Kantone	8,3	8,4
Total Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften	41,6	41,0
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	1 669,7	1 637,4
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	19,0	24,8
Total Leistungen für den Güterverkehr	19,0	24,8
Leistungen der öffentlichen Hand	2 291,0	2 248,8

Die Abgeltungen für die bestellten Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) kompensieren die Kosten, welche durch die Reisenden nicht gedeckt sind.

Ausschlaggebend für die Zunahme der Leistungen der öffentlichen Hand für die Bahninfrastruktur im Umfang von CHF 32,3 Mio. (+2,0 %) war die Erhöhung des Beitrages für den Substanzerhalt als Folge höherer Abschreibungen.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten ferner Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV («Vorteilsabgeltung») in der Höhe von CHF 52,0 Mio. (Vorjahr: CHF 52,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Neueröffnungen in den Bahnhöfen Zürich Löwenstrasse und Genève Cornavin sowie die Erstvermietung der Neubauten in Zürich Altstetten und der Europaallee führten zu einem Wachstum der Mieterträge um CHF 16,1 Mio. (+3,8 %).

4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2015	2014
Dienstleistungen	249,8	262,6
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	40,6	43,9
Erträge aus Vermietungen	66,5	81,3
Energieertrag	77,3	73,3
Geldwechsel	39,0	40,3
Provisionen	91,0	85,4
Drucksachen- und Materialverkäufe	31,5	37,3
Kostenbeteiligungen	124,4	184,7
Übrige Nebenerträge	109,8	49,0
Nebenerträge	830,0	857,9

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 27,9 Mio. (-3,3 %) ab.

Die Erträge aus Vermietungen nahmen aufgrund der geringeren Fahrzeugmiete ausländischer Bahnen als Folge der Frankenstärke ab.

5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2015	2014
Investitionsaufträge	731,9	724,4
Lageraufträge	384,3	366,8
Eigenleistungen	1 116,2	1 091,3

Die Vorjahreszahl der Eigenleistungen für Investitionsaufträge wurden um CHF 122,3 Mio. angepasst (vergleiche Anmerkung 0.3).

Die weiterhin steigende Investitionstätigkeit in Bahninfrastruktur führte zu höheren Eigenleistungen.

6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand für den Unterhalt der Bahninfrastrukturanlagen und auch für den Unterhalt der Fahrzeuge blieb nahezu unverändert.

7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2015	2014
Lohnaufwand	3 015,2	2 974,0
Personalmiete	360,2	367,8
Sozialversicherungsaufwand	564,7	530,6
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	7,9	6,4
Übriger Personalaufwand	173,1	162,8
Personalaufwand	4 121,0	4 041,5

Die Vorjahreszahl der Personalmiete wurde um CHF 237,0 Mio. angepasst (vergleiche Anmerkung 0.3).

Der Personalaufwand wuchs um CHF 79,5 Mio. (+2,0 %). Der Grund für diese Zunahme waren neu geschaffene Stellen in diversen produktiven und sicherheitsrelevanten Bereichen sowie die Bildung von Restrukturierungsrückstellungen. Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt erhöhte sich um 270 auf 33 000.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2015	2014
Bahnbetriebsleistungen	287,5	285,9
Miete von Anlagen	52,1	47,6
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	437,6	474,3
Fahrzeugaufwand	124,6	113,7
Energieaufwand	135,1	156,1
Verwaltungsaufwand	95,4	97,0
Informatikaufwand	188,7	200,4
Werbeaufwand	71,7	67,8
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	79,6	75,9
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	82,5	81,4
Übriger Betriebsaufwand	112,3	104,4
Sonstiger Betriebsaufwand	1 667,1	1 704,4

Die Vorjahreszahlen der Fremdleistungen für Unterhalt wurden um CHF –100,0 Mio. und der Informatikaufwand um CHF –14,7 Mio. angepasst (vergleiche Anmerkung 0.3).

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 37,3 Mio. (–2,2 %) ab.

Der Energieaufwand reduzierte sich um CHF 21,0 Mio. (–13,5 %) aufgrund tieferer Netznutzungsentgelte und tieferer Einkaufspreise.

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand» enthaltenen Aufwendungen basieren auf den für die öffentlichen Transportunternehmen 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 auf Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	2015	2014
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,4	0,0
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 758,5	1 686,1
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	125,1	117,5
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	56,0	49,9
Abschreibungen auf Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen	1 940,1	1 853,6

Die verstärkte Investitionstätigkeit in Infrastrukturvorhaben und Rollmaterial führte zu einer Zunahme der Abschreibungen um CHF 86,5 Mio. (+4,7 %).

10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2015	2014
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	2,6	2,4
Zinsertrag assoziierte Gesellschaften	0,4	1,5
Zinsaufwand Dritte	–119,5	–127,2
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	–48,9	–40,6
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	5,6	6,9
Fremdwährungserfolg	–41,3	–3,0
Übriger Finanzerfolg	3,1	27,3
Finanzergebnis	–198,1	–132,7

Im Zinsaufwand Dritte ist der Zinsaufwand für die Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung enthalten (vgl. «Transaktionen mit nahestehenden Personen»).

11 Betriebsfremdes Ergebnis.

Mio. CHF	2015	2014
Gewinn aus Veräusserung von Immobilien	142,3	190,4
Verlust aus Veräusserung von Immobilien	-0,5	-0,3
Betriebsfremdes Ergebnis	141,8	190,0

Der Erfolg aus der Veräusserung von Immobilien dient vollumfänglich der Sanierung der Pensionskasse SBB.

12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2015	2014
Laufende Ertragssteuern	6,0	-5,1
Latente Ertragssteuern	-0,6	-0,1
Ertragssteuern	5,4	-5,2

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von Tochtergesellschaften beträgt CHF 0,6 Mio. (Vorjahr: CHF 0,7 Mio.).

Mit Ausnahme der Nebenbetriebe und Liegenschaften, die nicht im Zusammenhang mit der konzessionierten Transporttätigkeit stehen, ist die SBB AG auf Bundes- und kantonaler Ebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit. Basierend auf der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RÖVE) wurde im Sommer 2013 eine Steuervereinbarung mit dem Bund und den Kantonen vereinbart. Durch diese erhöhte Rechtssicherheit konnten Steuerabgrenzungen aufgelöst werden. Dies führt zu einem Ertrag aus Steuern.

13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Stand 1. 1.	89,1	88,0
Änderung Konsolidierungskreis	2,7	0,0
Dividenden	-0,2	-2,9
Veränderung Minderheitsanteile	0,0	0,2
Gewinnanteil	-0,5	3,9
Fremdwährungsdifferenzen	-0,3	-0,1
Stand 31. 12.	90,8	89,1

14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Kasse	71,1	75,1
Post	189,1	332,1
Banken	108,0	332,2
Festgelder	50,0	8,9
Transferkonten	122,0	131,8
Flüssige Mittel	540,2	880,1

15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	394,8	561,7
gegenüber assoziierten Gesellschaften	26,2	25,6
Wertberichtigungen	-15,1	-71,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	405,9	515,9

Die Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beruht im Wesentlichen auf tieferen Forderungsbeständen gegenüber Reisenden ohne gültigen Fahrausweis.

16 Andere Forderungen.

Die anderen Forderungen beinhalten Vorsteuerguthaben aus Mehrwertsteuer, Verrechnungssteuern und Vorauszahlungen an Lieferanten.

17 Vorräte und Angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Vorräte	498,7	512,9
Angefangene Arbeiten	27,7	55,8
Wertberichtigungen	-198,5	-204,2
Vorräte und Angefangene Arbeiten	327,9	364,5

Im Berichtsjahr bestehen keine Anzahlungen für Kundenaufträge (Vorjahr: CHF 34,2 Mio. in den Angefangenen Arbeiten).

18 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

Die Aktiven Rechnungsabgrenzungen umfassen die noch nicht abgerechneten Leistungen mit anderen Verkehrsunternehmen, derivative Finanzinstrumente und abgegrenzte Erträge.

19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorge- einrichtungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2014	240,0	151,6	85,1	45,2	1,2	523,1
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2014	249,3	151,6	86,0	45,2	2,1	534,2
Bewertungsänderung	28,4	-16,8	-0,6	0,0	0,0	11,1
Zugänge	0,8	54,4	6,2	0,0	0,0	61,4
Abgänge	-70,0	0,0	-27,7	-1,3	-0,3	-99,2
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Stand 31. 12. 2014	208,6	189,1	63,6	43,9	1,9	507,1
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2014	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,2
Abgänge	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Stand 31. 12. 2014	-9,1	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,9
Nettobuchwert 31. 12. 2014	199,5	189,1	62,7	43,9	1,0	496,2
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2015	208,6	189,1	63,6	43,9	1,9	507,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-9,7	0,0	-6,6	0,0	-16,2
Bewertungsänderung	2,4	-0,3	-3,4	0,0	0,0	-1,3
Zugänge	0,3	0,1	12,0	0,0	0,8	13,3
Abgänge	-0,2	0,0	-5,8	0,0	-0,3	-6,3
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Stand 31. 12. 2015	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2015	-9,1	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,9
Zugänge	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4
Stand 31. 12. 2015	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Nettobuchwert 31. 12. 2015	201,7	179,3	65,2	37,3	1,4	484,9

In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 38,6 Mio. (Vorjahr: CHF 38,7 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 0,2 Mio. (Vorjahr: CHF 4,9 Mio.). Bei Finanzanlagen ohne Rückkaufoptionen betrug die erfolgswirksame Aufwertung für wieder eingebrachte Wertberichtigungen CHF 2,2 Mio. (Vorjahr: CHF 23,5 Mio.).

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften.

	Anteiliges Eigenkapital
Nettobuchwert 1. 1. 2015	189,1
Zugang öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG	0,1
Abgang aus Änderung von Equity- auf Vollkonsolidierung Kraftwerk Wassen AG	-9,7
Erhaltene Dividenden	-5,9
Anteile am Ergebnis	5,6
Nettobuchwert 31. 12. 2015	179,3

20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Sachanlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2014	7 060,6	12 773,5	2 171,8	1 595,2	2 473,3	26 074,4	6 871,5	32 945,9
Anschaffungswerte								
Stand 1. 1. 2014	16 006,6	21 414,1	6 615,6	1 604,0	4 609,5	50 249,7	6 876,8	57 126,6
Investitionen	1,9	-0,1	3,6	0,0	0,4	5,8	3 243,0	3 248,8
Abgänge Anlagen	-306,9	-168,8	-123,7	-32,3	-195,3	-827,0	0,0	-827,0
Umbuchungen	645,2	1 762,1	306,3	5,2	365,9	3 084,7	-3 078,3	6,4
Stand 31. 12. 2014	16 346,8	23 007,2	6 801,8	1 576,9	4 780,5	52 513,1	7 041,6	59 554,7
davon Leasing	490,4					490,4		490,4
davon Renditeobjekte				106,4	71,3	177,7		177,7
davon unbebaute Grundstücke				46,1		46,1		46,1
Kumulierte Wertberichtigungen								
Stand 1. 1. 2014	-8 945,9	-8 640,6	-4 443,8	-8,7	-2 136,2	-24 175,3	-5,3	-24 180,6
Planmässige Abschreibungen	-545,1	-743,5	-282,2	0,0	-111,7	-1 682,5	0,0	-1 682,5
Wertbeeinträchtigungen	-0,5	-2,4	0,0	-0,7	0,0	-3,6	0,0	-3,6
Abgänge	301,7	128,9	116,0	1,0	40,0	587,6	0,0	587,6
Umbuchungen	-15,4	0,1	15,5	0,0	-2,9	-2,7	3,0	0,2
Stand 31. 12. 2014	-9 205,1	-9 257,6	-4 594,5	-8,5	-2 210,8	-25 276,6	-2,4	-25 279,0
davon Leasing	-311,5					-311,5		-311,5
davon Renditeobjekte					-12,3	-12,3		-12,3
davon unbebaute Grundstücke				-0,5		-0,5		-0,5
Nettobuchwert 31. 12. 2014	7 141,7	13 749,6	2 207,3	1 568,3	2 569,7	27 236,5	7 039,2	34 275,7
Anschaffungswerte								
Stand 1. 1. 2015	16 346,8	23 007,2	6 801,8	1 576,9	4 780,5	52 513,1	7 041,6	59 554,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2	-0,4	0,0	-0,4
Änderung Konsolidierungskreis	0,1	0,0	74,0	0,3	9,6	83,9	0,0	84,0
Investitionen	2,3	-0,1	2,9	0,1	0,0	5,2	3 392,2	3 397,4
Abgänge Anlagen	-223,6	-175,5	-232,0	-18,2	-80,3	-729,6	0,0	-729,6
Umbuchungen	635,5	1 019,5	434,1	5,8	457,0	2 551,9	-2 554,7	-2,8
Stand 31. 12. 2015	16 761,1	23 851,1	7 080,6	1 564,8	5 166,6	54 424,2	7 879,1	62 303,2
davon Leasing	490,7					490,7		490,7
davon Renditeobjekte				101,4	165,9	267,3		267,3
davon unbebaute Grundstücke				43,9		43,9		43,9
Kumulierte Wertberichtigungen								
Stand 1. 1. 2015	-9 205,1	-9 257,6	-4 594,5	-8,5	-2 210,8	-25 276,6	-2,4	-25 279,0
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,3	0,0	0,3
Änderung Konsolidierungskreis	-0,1	0,0	-44,1	0,0	-5,8	-49,9	0,0	-49,9
Planmässige Abschreibungen	-556,9	-770,7	-301,6	0,0	-123,3	-1 752,5	0,0	-1 752,5
Wertbeeinträchtigungen	-0,5	-2,9	276,3	-0,1	-2,6	270,3	0,0	270,3
Abgänge	218,9	142,8	219,3	0,2	27,6	608,8	0,0	608,8
Umbuchungen	0,0	0,6	-0,6	0,0	-1,0	-1,1	1,1	0,0
Stand 31. 12. 2015	-9 543,6	-9 887,9	-4 445,1	-8,4	-2 315,6	-26 200,6	-1,2	-26 201,9
davon Leasing	-328,8					-328,8		-328,8
davon Renditeobjekte					-15,6	-15,6		-15,6
davon unbebaute Grundstücke				-0,5		-0,5		-0,5
Nettobuchwert 31. 12. 2015	7 217,4	13 963,2	2 635,6	1 556,4	2 851,0	28 223,5	7 877,8	36 101,4

In den Sachanlagen im Bau sind CHF 1005,2 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 800,2 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 80,3 Mio. (Vorjahr: CHF 97,4 Mio.) enthalten.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten:

In den Investitionen in Sachanlagen im Bau sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 6,6 Mio. (Vorjahr: CHF 5,3 Mio.) enthalten, hiervon wurden Sachanlagen in der Höhe von CHF 1,3 Mio. an die Zentralfahrt AG (Tieflegung Zufahrt Bahnhof Luzern) zusammen mit einem Bundesdarlehen übertragen.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 11,1 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 16,3 Mio.).

Angaben zur Wertbeeinträchtigung: Die Bildung von Wertberichtigungen betreffen Einzelanlagen nach Swiss GAAP FER 18. Die Auflösung der Wertbeeinträchtigung betrifft das Impairment des Kraftwerks Amsteg, welches per 31. 12. 2015 über den Energieaufwand aufgelöst wurde (vgl. Anmerkung 27 Rückstellungen).

Der Anstieg des Sachanlagenwertes war in erster Linie auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen (ZEB – Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur), auf die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Regional- und Fernverkehr sowie auf den Neubau von Anlageobjekten (Zürich Europaallee, Altstetten West Link Plaza) und von Bahnhöfen in Zürich, Bern und Genf zurückzuführen.

21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2014	0,0	127,6	285,9	419,5	833,0
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2014	10,8	263,5	873,6	419,5	1 567,5
Investitionen	0,0	0,0	0,3	213,3	213,7
Abgänge Anlagen	-0,9	-34,5	-51,3	0,0	-86,8
Umbuchungen	0,0	41,0	126,6	-174,1	-6,5
Stand 31. 12. 2014	9,9	270,1	949,2	458,7	1 687,9
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2014	-10,8	-136,0	-587,7	0,0	-734,5
Planmässige Abschreibungen	0,0	-11,3	-106,2	0,0	-117,5
Abgänge	0,9	0,0	51,1	0,0	51,9
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Stand 31. 12. 2014	-9,9	-147,3	-642,9	0,0	-800,1
Nettobuchwert 31. 12. 2014	0,0	122,8	306,2	458,7	887,8
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2015	9,9	270,1	949,2	458,7	1 687,9
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	1,8	0,0	0,0	1,8
Investitionen	0,0	0,0	0,5	198,5	199,0
Abgänge Anlagen	0,0	-0,5	-35,0	0,0	-35,6
Umbuchungen	0,0	12,1	218,2	-227,4	2,9
Stand 31. 12. 2015	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2015	-9,9	-147,3	-642,9	0,0	-800,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-0,6	0,0	0,0	-0,6
Planmässige Abschreibungen	0,0	-11,1	-111,6	0,0	-122,6
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-2,5	0,0	-2,5
Abgänge	0,0	0,4	32,6	0,0	33,0
Stand 31. 12. 2015	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Nettobuchwert 31. 12. 2015	0,0	124,8	408,4	429,8	963,1

In den Immateriellen Anlagen im Bau sind CHF 68,5 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 68,5 Mio.).

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

22 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	228,5	175,0
Leasingverbindlichkeiten	39,2	58,9
Darlehen von Dritten	5,2	5,2
Darlehen von Bund (kommerziell)	0,0	70,0
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	273,0	309,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	1 931,3	1 817,5
Leasingverbindlichkeiten	367,2	362,3
Obligationenanleihen	150,0	150,0
Personalkasse	1 455,0	1 478,0
Darlehen von Dritten	126,5	126,5
Darlehen von Bund (kommerziell)	3 020,0	2 820,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 469,3	1 536,6
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	8 519,4	8 290,9
Finanzverbindlichkeiten	8 792,3	8 600,1

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 127,1 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 304,3 Mio.).

Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF -0,4 Mio. (Vorjahr: CHF -11,6 Mio.). Der Bund gewährt der SBB AG kommerzielle Darlehen zu marktüblichen Konditionen.

Die verzinsliche Verschuldung erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 192,2 Mio. auf CHF 8792,3 Mio.

Investitionen in Rollmaterial und Immobilien führten zu einer Zunahme der Darlehen beim Bund von CHF 130,0 Mio. sowie der Bankverbindlichkeiten von CHF 167,3 Mio.

Das Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen nahm um CHF 67,3 Mio. ab (Vorjahr: CHF 64,7 Mio.). Zur Sicherung dieses Darlehens wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen der SBB Grossbahnhöfe mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB zediert.

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

23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen von Bund (unverzinst)	0,3	0,3
Darlehen von Kantonen (unverzinst)	39,0	12,2
Total kurzfristige Darlehen	39,3	12,5
Langfristige Darlehen		
Darlehen von Bund (unverzinst)	12 827,1	11 955,0
Darlehen von Kantonen (verzinst)	11,0	11,0
Darlehen von Kantonen (unverzinst)	1 400,5	1 282,3
Total langfristige Darlehen	14 238,6	13 248,3
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	14 277,9	13 260,7

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

Die Zunahme der unverzinsten Darlehen gegenüber Kantonen stammt aus der Finanzierung der Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) und weiterer Projekte zur Entlastung des Agglomerationsverkehrs.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastruktur Grundbedarf	3 758,2	3 544,4
Variabel verzinsliche Darlehen FinöV-Fonds	7 471,1	6 984,9
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastrukturfonds	1 220,6	1 075,5
Variabel verzinsliche Darlehen von Tochtergesellschaften	377,4	350,4
Kommerzielle Darlehen (siehe Anmerkung 22)	3 020,0	2 890,0
Total	15 847,4	14 845,2

Die Darlehen zur Deckung des Grundbedarfs der SBB Infrastruktur nahmen im Rahmen der Leistungsvereinbarung um CHF 213,8 Mio. (Vorjahr: CHF 143,6 Mio.) zu. Damit werden kleinere Erweiterungsinvestitionen finanziert.

Die Erhöhung der Darlehen aus dem FinöV-Fonds resultierte primär aus Sonderfinanzierungen für Investitionen in die AlpTransit-Zufahrten und in verschiedene Projekte im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB).

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

24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	658,2	869,7
gegenüber assoziierten Gesellschaften	15,3	6,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	673,6	875,8

25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	84,6	83,7
Übrige Verbindlichkeiten	51,2	80,0
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	135,8	163,7
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Langfristige Erlösabgrenzungen	82,1	88,3
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	898,8	1 640,8
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	980,9	1 729,1
Andere Verbindlichkeiten	1 116,7	1 892,8

Die anderen Verbindlichkeiten nahmen im Berichtsjahr um CHF 776,1 Mio. auf CHF 1116,7 Mio. ab.

Die Abnahme der Position Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 resultiert vor allem aus der Umgliederung von CHF 690,0 Mio. in die kurzfristigen Rückstellungen.

Zudem wurden im Rahmen der Sanierung der Pensionskasse SBB im Umfang der Sanierungsleistungen in der Höhe von CHF 52,0 Mio.

(Vorjahr: CHF 51,7 Mio.) Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 in Anspruch genommen.

26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Abgrenzung Fahrausweise	629,7	666,9
Abgrenzung Zinsaufwendungen	44,5	44,6
Abgrenzung laufende Ertragssteuerverpflichtungen	1,5	4,8
Übrige Abgrenzungen	848,2	854,9
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 523,9	1 571,3

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 Transportunternehmen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Kreditorenrechnungen und Steuerabgrenzungen.

27 Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Kurzfristige Rückstellungen	970,6	252,1
Langfristige Rückstellungen	545,0	276,0
Rückstellungen	1 515,6	528,1

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruk- turierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1. 1. 2014	0,4	48,8	191,9	106,3	41,4	3,1	155,4	547,2
Bildung	0,1	0,0	0,0	4,3	6,5	0,1	75,0	86,0
Inanspruchnahme	0,0	-4,6	-5,1	-8,4	-6,1	-0,3	-40,7	-65,2
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	0,0	-36,6	-40,1
Umbuchung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
Bestand 31. 12. 2014	0,4	44,2	186,8	102,2	38,3	2,9	153,4	528,1
davon kurzfristig	0,0	3,4	15,6	102,2	6,7	0,0	124,1	252,1
davon langfristig	0,4	40,7	171,2	0,0	31,5	2,9	29,3	276,0
Bestand 1. 1. 2015	0,4	44,2	186,8	102,2	38,3	2,9	153,4	528,1
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,1	0,0	-0,3	-0,6
Bildung	0,1	0,0	276,3	9,1	28,1	0,2	112,8	426,7
Inanspruchnahme	0,0	-1,7	-5,5	-3,8	-1,5	-0,9	-59,7	-73,1
Auflösung	0,0	-11,0	0,0	0,0	-10,9	0,0	-33,7	-55,7
Umbuchung	690,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	690,1
Bestand 31. 12. 2015	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
davon kurzfristig	690,0	11,8	23,5	107,4	11,4	0,0	126,5	970,6
davon langfristig	0,5	19,6	434,0	0,0	42,6	2,3	46,0	545,0

Für die Zahlung an die Pensionskasse SBB im Rahmen des Massnahmenpaketes 2016 wurden CHF 690,0 Mio. aus den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen in die kurzfristigen Rückstellungen umgebucht.

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 2015 wurden CHF 1,7 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet und CHF 11,0 Mio. ohne Bezug zu konkreten Sanierungsobjekten aufgelöst.

Für die Sanierung des Energiebereichs wurde im April 2001 ein Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen, durch die Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten reduziert.

Die stromproduzierenden Anlagen wurden in neue Portfolios überführt und bewertet. Für die Bahnstrom produzierenden Anlagen liegt keine Rückstellung bzw. keine Wertbeeinträchtigung vor, da die Gestehungskosten durch den regulierten Bahnstrompreis gedeckt sind. Aus diesem Grund wurde im Berichtsjahr das Impairment des Kraftwerks Amsteg erfolgswirksam aufgelöst. Bei den Haushaltstrom produzierenden Anlagen ergibt die Bewertung zu Marktpreisen eine Erhöhung der Rückstellung für belastende Verträge auf CHF 457,5 Mio. Die Anpassung erfolgte über den Energieaufwand.

Aufgrund von Effizienzsteigerungsprogrammen, insbesondere bei der Infrastruktur und dem Güterverkehr, wurden CHF 28,1 Mio. Restrukturierungsrückstellungen gebildet. Die Auflösung im Umfang von CHF 10,9 Mio. erfolgte, da für betroffene Mitarbeitende innerhalb der SBB oder anderswo auf dem Arbeitsmarkt eine Beschäftigung gefunden werden konnte.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden im Jahr 2015 wurden CHF 76,2 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 45,5 Mio. verwendet. Versicherungsrückstellungen in der Höhe von CHF 22,1 Mio. wurden dank günstiger Schadenabwicklungen aufgelöst.

28 Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	110,0	54,7
Abnahme/Zunahme Vorräte und angefangene Arbeiten	36,7	-12,9
Zunahme übriges Umlaufvermögen	-11,1	-98,7
Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-201,7	-43,8
Abnahme/Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-64,4	93,4
Veränderung Nettoumlaufvermögen	-130,6	-7,3

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungs-verzicht	Bilanz	Bildung 2015	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personal-aufwand	Ergebnis aus AGBR im Personal-aufwand
Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2015		31. 12. 2014	2015	2014
Vorsorgeeinrichtungen	1,9	-0,9	1,1	0,5	0,8	-0,2	-0,2
Total	1,9	-0,9	1,1	0,5	0,8	-0,2	-0,2

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personal-aufwand	Vorsorgeaufwand im Personal-aufwand
Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2014			2015	2014
Patronale Fonds	0,4	0,4	0,2	0,2	-0,3	-0,1	-0,1
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-1 588,8	-1 640,8	52,0	-335,8	-283,8	-272,5
Total	0,4	-1 588,4	-1 640,6	52,1	-336,1	-283,9	-272,5

Vom wirtschaftlichen Anteil der Organisation von CHF 1588,8 Mio. sind CHF 690,0 Mio. unter den kurzfristigen Rückstellungen ausgewiesen. Diese werden im Rahmen des Massnahmenpaketes 2016 im Jahr 2016 an die Pensionskasse SBB überwiesen.

Der Deckungsgrad der Pensionskasse SBB (PK SBB) reduzierte sich infolge der ungenügenden Anlagerendite per 31. Dezember 2015 auf 105,7 % (Vorjahr: 107,3 %).

Die PK SBB bleibt weiterhin nicht nachhaltig saniert. Bis zum Abschluss der nachhaltigen Sanierung, welche die vollständige Äufnung einer Wertschwankungsreserve voraussetzt, bleibt die Position Passiven aus Vorsorgeverpflichtungen FER 16 mit Ausnahme der Inanspruchnahme für die laufenden Sanierungen bestehen.

Aus den Sanierungen der Jahre 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 1469,3 Mio. gegenüber der Pensionskasse SBB.

Zur langfristigen Sicherung der heutigen und künftigen Renten wurden im Rahmen des «Massnahmenpakets 2016» die Senkung des technischen Zinssatzes, die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend die Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Zur Abfederung dieser Massnahmen wird die SBB im Jahr 2016 eine Stabilisierungszahlung von CHF 690,0 Mio. leisten. Dafür wurden Passiven aus Vorsorgeverpflichtungen in die kurzfristigen Rückstellungen für Vorsorgeverpflichtungen umgebucht.

Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Finanzverbindlichkeiten	22	8 792,3	8 600,1
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	23	14 277,9	13 260,7
Total Finanzverbindlichkeiten		23 070,2	21 860,8
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-540,2	-880,1
Nettoverschuldung		22 530,0	20 980,7
Veränderung gegenüber Vorjahr		1 549,3	1 074,6

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 8252,1 Mio. (Vorjahr: CHF 7720,0 Mio.).

Die Nettoverschuldung nahm im Berichtsjahr um CHF 1549,3 Mio. (+7,4%) zu. Die Zunahme umfasste insbesondere Darlehen von Bund und Kantonen, die Mittel im Umfang von CHF 1017,2 Mio. für die Finanzierung von bestellten Infrastrukturprojekten zur Verfügung stellten. Ferner wurden beim Bund kommerzielle Darlehen in der Höhe von CHF 130,0 Mio. sowie bei Bankinstituten Darlehen in der Höhe von CHF 167,3 Mio. aufgenommen. Die zusätzlich aufgenommenen Finanzverbindlichkeiten werden für Investitionen, die nicht von der öffentlichen Hand gedeckt werden, sowie zur Finanzierung des zusätzlichen Unterhalts der Bahninfrastruktur eingesetzt.

Weitere Angaben.

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	7,0	7,5
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge	1 594,0	1 402,0
Weitere quantifizierbare Verpflichtungen	317,3	273,4
Total	1 918,2	1 683,0

Die SBB hat als Sicherheit für Kredite von EUROFIMA Fahrzeuge zum Nettobuchwert von CHF 1594,0 Mio. in die Finanzierung eingebunden. Die weiteren quantifizierbaren Verpflichtungen umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital von Beteiligungen, Rückzahlungsverpflichtungen bei einfachen Gesellschaften und Prozessrisiken.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Investitionsverpflichtungen	7 474,0	7 384,6
Energieabnahmeverpflichtungen	1 340,8	1 294,4
Übrige	1 620,5	1 384,4
Total	10 435,3	10 063,3

Die Zunahme der übrigen nicht bilanzierten Verpflichtungen um CHF 236,1 Mio. (+17,1%) ist im Wesentlichen auf neu abgeschlossene langfristige Verträge für Bauleistungen bei der Infrastruktur zurückzuführen.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	6,8	8,2
Total	6,8	8,2

Obligationenanleihen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
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.

Übersicht öffentliche Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 2843,3 Mio. (Vorjahr: CHF 2682,5 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	2015	2014
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)	280,3	276,0
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 057,6	1 025,3
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	165,5	182,3
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	286,5	278,9
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	82,9	101,4
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	33,3	32,6
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	19,0	24,8
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	1 924,9	1 921,3
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	872,1	704,3
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	46,3	56,9
Total Leistungen Bund	2 843,3	2 682,5
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	322,1	310,6
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	35,7	8,5
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	8,3	8,4
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	366,1	327,5
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	145,0	157,7
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	34,1	40,5
Total Leistungen Kantone	545,1	525,7
Total Leistungen der öffentlichen Hand	3 388,5	3 208,2

Für Detailangaben zu den Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verweisen wir auf die Aufstellung in Anmerkung 23. Betreffend die Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) verweisen wir auf Anmerkung 2.

Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1,6	2,4
Langfristige Verbindlichkeiten	1 469,3	1 536,6
Total	1 470,9	1 538,9

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 67,3 Mio. (Vorjahr: 64,7 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand betrug CHF 61,5 Mio. (Vorjahr: CHF 64,1 Mio.).

Transaktionen mit der AlpTransit Gotthard AG.

Die SBB AG hält 100 % der Aktien der AlpTransit Gotthard AG. Da die Leitung dieser Gesellschaft beim Bund liegt, wird sie nicht konsolidiert. Im Berichtsjahr hat die SBB AG im Zusammenhang mit dem Bau von Anschlussgleisen an den Gotthardbasistunnel Arbeiten im Umfang von CHF 49,6 Mio. (Vorjahr: CHF 30,6 Mio.) für die AlpTransit Gotthard AG zu marktüblichen Bedingungen geleistet.

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.

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

Instrument	Motiv	31. 12. 2015			31. 12. 2014		
		Kontrakt- volumen	Werte aktiv	Werte passiv	Kontrakt- volumen	Werte aktiv	Werte passiv
Mio. CHF		31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2014	31. 12. 2014
Währungen	Absicherung	1 110,8	9,7	20,3	657,4	17,4	8,5
Zinsen	Absicherung	1 420,3	8,9	357,2	1 273,4	5,8	333,6
Übrige Basiswerte	Absicherung	6,7	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0
Total		2 537,8	18,6	377,5	1 937,6	23,2	342,1

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

Neue Finanzierungen wurden mehrheitlich in Form von langfristigen Festzinskrediten aufgenommen. Die variabel verzinslichen Finanzierungen wurden nach wie vor über Zinssatzswaps abgesichert.

Die gegenüber dem Vorjahr höheren passiven Werte der Zinsabsicherungsinstrumente resultierten aus einem deutlichen Zinsrückgang über alle Laufzeiten während des Berichtsjahres. Die sehr tiefen, teilweise negativen, 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	2015	2014
Personenverkehr	-13,2	-2,6
Immobilien	0,0	0,0
Güterverkehr	17,3	1,7
Infrastruktur	-15,7	-0,4

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. Im Risikomanagementprozess werden regelmässig die wesentlichen Risiken identifiziert und beurteilt sowie Massnahmen zur Risikosteuerung definiert.

Die Verantwortung für das Risikomanagement liegt bei den Führungskräften der SBB. Diese sind als Risk Owner für die operative Umsetzung des Risikomanagements in ihrem Verantwortungsbereich zuständig. Dies beinhaltet die regelmässige und systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung der Risiken in ihrem Verantwortungsbereich.

Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung der Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report. Dieser umfasst die aktuellen Toprisiken der SBB. Eine konzernweit einheitliche Risikolandschaft und Risikobewertungsmatrix bildet dabei die Grundlage für eine standardisierte Kategorisierung, Bewertung und Berichterstattung der Risiken der SBB. Diese Risikomanagementinstrumente sind in Übereinstimmung mit der Risk Policy SBB und der Konzernweisung implementiert.

Der Verwaltungsrat hat den Corporate Risk Report 2015 am 14. Dezember 2015 genehmigt, nachdem sich der Risikoausschuss des Verwaltungsrates eingehend damit befasst hatte.

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 2015 sind folgende spezifische Finanzrisiken verbunden:

Marktrisiken.

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit ist die SBB Finanzrisiken wie Liquiditäts-, Gegenpartei-, 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 A2 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 und in den Strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB geregelt.

Im Weiteren verfügt die SBB über Betriebsmittellinien bei diversen Banken.

Gegenpartei- (Kredit-)risiken.

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 A2 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 Mix 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 die 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 11. März 2016 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2015–2018 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 117,7 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 32,3 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung der PK SBB.

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493,0 Mio., welche die SBB im Jahr 2007 erbracht hat, muss gemäss Botschaft des Bundesrates zur Sanierung der PK 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 180,5 Mio. (Vorjahr: CHF 233,7 Mio.).

Segmentberichterstattung.

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr, Infrastruktur 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 106.

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		Immobilien		Güterverkehr	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Angaben zur Erfolgsrechnung						
Betriebsertrag	4 899,1	4 730,5	778,2	731,4	951,3	986,2
davon						
– Verkehrserträge	3 256,1	3 144,3	0,0	0,0	870,0	896,5
– Leistungen der öffentlichen Hand	643,9	627,6	0,0	0,0	19,0	24,8
– Mieterträge Liegenschaften	9,0	8,8	589,3	564,4	0,9	0,9
Betriebsaufwand	-4 661,3	-4 551,7	-554,9	-525,6	-980,0	-949,2
davon						
– Personalaufwand	-1 757,6	-1 759,3	-126,2	-117,3	-396,9	-381,3
– Abschreibungen	-583,1	-561,1	-160,9	-143,2	-49,1	-45,7
– Bahnbetriebsleistungsaufwand	-1 033,5	-1 021,3	-12,1	-14,0	-284,5	-291,0
Betriebsergebnis/EBIT	237,8	178,8	223,3	205,8	-28,8	37,0
Übriger Erfolg	-107,2	-74,9	86,8	146,0	7,2	-3,9
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	-298,2*	-340,6*	0,0	0,0
Konzernergebnis	130,5	103,9	11,9	11,3	-21,5	33,1

* Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil (CHF 32,3 Mio., Vorjahr: CHF 43,1 Mio.); Ausgleichszahlung inklusive Zinsanteil beträgt CHF 330,5 Mio. (Vorjahr: CHF 383,7 Mio.).

Angaben zum Cash Flow						
Cash Flow aus Betriebstätigkeit	642,2	684,4	16,4	-84,5	24,3	75,2
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-826,6	-848,6	-352,9	-92,3	-23,2	-4,0
Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-184,4	-164,2	-336,5	-176,8	1,1	71,3
Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	19,9	-13,1	0,0	0,0	0,3	-0,1
Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-164,5	-177,3	-336,5	-176,8	1,4	71,2

	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Angaben zur Bilanz						
Aktiven	10 846,4	10 655,9	4 872,8	4 587,9	854,2	890,0
Umlaufvermögen	2 543,9	2 599,1	34,4	73,4	188,2	202,1
Anlagevermögen	8 302,6	8 056,8	4 838,4	4 514,4	666,0	687,9
davon						
– Fahrzeuge	6 245,8	6 108,3	4,2	3,2	548,2	585,2
– Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	484,9	466,9	4,1	2,9	4,5	7,0
– Grundstücke und Gebäude	80,2	79,5	3 102,1	2 976,8	13,5	13,5
– Sachanlagen im Bau	951,9	934,3	1 293,0	1 152,7	21,3	11,1
Passiven	10 846,4	10 655,9	4 872,8	4 587,9	854,2	890,0
Fremdkapital	5 816,9	5 755,8	4 088,2	3 815,1	551,3	563,5
davon						
– Finanzverbindlichkeiten	3 822,2	3 623,9	3 900,1	3 563,6	375,3	387,2
– Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	510,3	489,1	0,0	0,0	1,1	0,9

Infrastruktur		Konzernbereiche		Eliminationen		Total SBB	
2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
3 906,8	3 842,4	1 011,4	977,5	-2 760,5	-2 603,7	8 786,2	8 664,4
1 122,5	1 110,5	0,0	0,0	-1 139,8	-1 109,0	4 108,9	4 042,4
1 628,1	1 596,4	0,0	0,0	0,0	0,0	2 291,0	2 248,8
0,6	1,0	0,0	0,4	-159,7	-151,5	440,1	424,0
-4 123,9	-4 047,8	-947,4	-908,1	2 788,2	2 632,4	-8 479,3	-8 350,1
-1 542,5	-1 530,1	-476,6	-451,9	178,6	198,4	-4 121,0	-4 041,5
-1 115,6	-1 073,6	-32,4	-30,8	0,9	0,9	-1 940,1	-1 853,6
-56,5	-34,1	-2,2	-2,0	1 101,3	1 076,5	-287,5	-285,9
-217,1	-205,4	64,1	69,4	27,7	28,7	306,9	314,3
-29,2	-10,4	8,0	29,9	-26,8	-28,1	-61,2	58,6
150,0	150,0	148,2	190,6	0,0	0,0	0,0	0,0
-96,3	-65,8	220,2	289,8	0,9	0,6	245,7	372,9
-26,8	-6,4	146,3	244,3	0,0	0,0	802,5	913,0
-2 141,9	-2 098,2	-53,8	39,9	0,0	0,0	-3 398,5	-3 003,1
-2 168,7	-2 104,6	92,5	284,2	0,0	0,0	-2 596,0	-2 090,1
2 053,3	1 898,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 073,4	1 885,0
-115,4	-206,4	92,5	284,2	0,0	0,0	-522,6	-205,2
31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014
23 817,5	22 488,2	10 043,6	9 494,9	-10 911,7	-10 010,5	39 522,8	38 106,3
485,6	479,4	1 600,2	1 071,3	-2 878,9	-1 978,8	1 973,5	2 446,6
23 331,9	22 008,8	8 443,4	8 423,6	-8 032,9	-8 031,7	37 549,3	35 659,7
418,1	444,1	1,0	0,9	0,0	0,0	7 217,4	7 141,7
13 469,7	13 272,7	0,0	0,0	0,0	0,0	13 963,2	13 749,6
1 194,2	1 065,3	19,2	5,8	-1,9	-2,8	4 407,3	4 138,0
5 608,4	4 928,4	3,3	12,7	0,0	0,0	7 877,8	7 039,2
23 817,5	22 488,2	10 043,6	9 494,9	-10 911,7	-10 010,5	39 522,8	38 106,3
15 786,4	14 504,6	12 159,9	11 690,2	-10 502,7	-9 600,5	27 900,0	26 728,8
886,9	840,2	10 195,7	9 650,1	-10 387,8	-9 465,0	8 792,3	8 600,1
13 766,4	12 770,7	0,0	0,0	0,0	0,0	14 277,9	13 260,7

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB	Seg
			% 31. 12. 2015	% 31. 12. 2014	
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF	9 000,00	100,00	100,00	V
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	100,00	100,00	V G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	100,00	100,00	V I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	100,00	100,00	V KB
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	100,00	100,00	V P
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	100,00	100,00	E I
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	100,00	100,00	V P
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	100,00	0,00	V G
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	90,00	90,00	V I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	90,00	90,00	V P
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	90,00	50,00	V I
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	86,00	86,00	V P
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	75,00	75,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	75,00	75,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	75,00	75,00	V G
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	75,00	0,00	V I
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF	1,00	74,42	0,00	E P
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	70,00	70,00	V P
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	69,42	69,42	V KB
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	65,47	65,47	V P
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	60,00	60,00	V P
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	55,00	55,00	V I
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	51,00	51,00	V I
Gateway Basel Nord AG, Basel	CHF	0,10	51,00	0,00	V G
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	50,00	50,00	E P
Cisalpine AG, Muri bei Bern	CHF	0,10	50,00	50,00	E P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	50,00	50,00	E IM
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	50,00	50,00	E P
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	0,03	50,00	50,00	E P
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	40,00	40,00	E I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	300,00	36,00	36,00	E I
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	33,90	33,90	E IM
RAAlpin AG, Olten	CHF	4,53	33,11	33,11	E G
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	30,60	30,60	E P
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	27,04	27,04	E G
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	26,00	26,00	E P
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	25,00	25,00	E I
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	24,01	24,01	E P
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	23,85	23,85	E G
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	20,00	20,00	E IM

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, 11. März 2016

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 76 bis 106), für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit 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 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 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.



2

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 vereinbaren 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

Bernadette Koch
Zugelassene Revisionsexpertin
(Leitende Revisorin)

Florian Baumgartner
Zugelassener Revisionsexperte

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2015	2014*
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 339,8	3 241,7
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 086,1	2 033,8
Mieterträge Liegenschaften		448,4	434,6
Nebenerträge	3	976,8	902,3
Eigenleistungen		1 095,2	1 078,3
Total Betriebsertrag		7 946,2	7 690,6
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-723,1	-716,5
Personalaufwand	4	-3 521,9	-3 481,0
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-1 544,7	-1 531,5
Abschreibungen auf Sachanlagen		-1 681,9	-1 613,5
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		-139,7	-79,4
Total Betriebsaufwand		-7 611,3	-7 421,8
Betriebsergebnis/EBIT		334,9	268,8
Finanzertrag		33,2	81,5
Finanzaufwand		-211,1	-162,5
Ordentliches Ergebnis		156,9	187,7
Betriebsfremder Ertrag		140,6	190,1
Gewinn vor Steuern		297,6	377,9
Ertragssteuern		-4,2	7,2
Jahresgewinn	6	293,3	385,1

* angepasst siehe Anmerkung 0.0

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		455,2	813,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	299,9	414,0
Kurzfristige verzinsliche Forderungen		301,1	97,7
Andere Forderungen		145,8	118,7
Vorräte und angefangene Arbeiten		314,8	353,3
Aktive Rechnungsabgrenzungen		481,1	494,6
Total Umlaufvermögen		1 997,8	2 292,1
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	8	1 052,4	1 197,0
Beteiligungen		722,8	702,1
Sachanlagen		26 010,4	25 262,3
Sachanlagen im Bau		7 797,0	6 992,8
Immaterielle Anlagen		903,3	839,7
Total Anlagevermögen		36 485,9	34 993,9
Total Aktiven		38 483,7	37 285,9

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	629,2	844,0
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	392,9	395,5
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	11	38,6	11,8
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12	119,2	138,9
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 432,2	1 471,6
Kurzfristige Rückstellungen	13	890,4	186,0
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 502,6	3 047,8
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	8 317,9	8 064,4
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	11	13 762,8	12 798,9
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12	979,4	1 726,3
Langfristige Rückstellungen	13	508,1	528,9
Total langfristiges Fremdkapital		23 568,1	23 118,5
Total Fremdkapital		27 070,8	26 166,3
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Gesetzliche Gewinnreserve			
Reserven EBG 67		84,4	225,2
Reserven PBG 36		163,5	162,3
Kumulierte Gewinne/Verluste			
Verlustvortrag		-128,3	-652,9
Jahresgewinn		293,3	385,1
Total Eigenkapital		11 412,9	11 119,6
Total Passiven		38 483,7	37 285,9

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

Anmerkungen zur Jahresrechnung.

0.0 Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsrechts.

Die vorliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern, wurde erstmals gemäss den neuen Vorschriften des schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 962a), erstellt. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurde die Vorjahresdarstellung angepasst. Ebenfalls wurden im Vorjahr die Positionen Eigenleistungen, Personalaufwand und Sonstiger Betriebsaufwand angepasst. Auf die Vermögens- und Ertragslage sowie auf den Jahresgewinn des Unternehmens hat die Anwendung dieser neuen Vorschriften keine Auswirkungen.

0.1 Allgemeines.

Die SBB AG wendet grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie der SBB Konzern an (vgl. Bewertungsgrundsätze der Konzernrechnung ab Seite 81), jedoch wird die Einhaltung des Imparitätsprinzips sichergestellt. Als Beteiligungen gelten Gesellschaften, welche in der Jahresrechnung des SBB Konzerns voll- oder quotenkonsolidiert respektive nach der Equity-Methode einbezogen werden. Beteiligte sind der Bund als Aktionär der SBB AG sowie die Organisationen, welche vom Bund beherrscht werden.

0.2 Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2015 einen Deckungsgrad von 105,7% (Vorjahr: 107,3%) aus. Per 31. Dezember 2015 besteht eine passivierte Vorsorgeverpflichtung von CHF 898,8 Mio. (Vorjahr: CHF 1640,8 Mio.). Für die Zahlung an die Pensionskasse SBB im Rahmen des Massnahmenpaketes 2016 wurden CHF 690,0 Mio. aus den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen in die kurzfristigen Rückstellungen umgebucht. 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 52,0 Mio. (Vorjahr: CHF 52,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

0.4 Rückstellung Energiebereich.

Für die Sanierung des Energiebereichs wurde im April 2001 ein Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen und durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 457,5 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 15,6 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 zu berücksichtigen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. einzustellen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2015 weitergeführt und die Kosten von CHF 1,7 Mio. der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 31,3 Mio.

0.6 Ertragssteuern.

Mit Ausnahme der Nebenbetriebe und Liegenschaften, welche 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 Erfolgsrechnungspositionen.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2015	2014
Personenverkehr	3 015,5	2 909,6
Betriebsleistungen	58,5	61,5
Infrastruktur (Trassenertrag)	265,8	270,6
Verkehrserträge	3 339,8	3 241,7

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2015	2014
Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	210,3	202,6
Kantone	247,8	234,7
Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr	458,1	437,3
Leistungen des Bundes an die Infrastruktur der SBB AG aus der Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	1 057,6	1 025,3
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	165,5	182,3
Betriebsbeitrag Infrastruktur	286,5	278,9
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 509,5	1 486,5
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	82,9	101,4
Kantone	35,7	8,5
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	118,5	109,9
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	1 628,1	1 596,4
Leistungen der öffentlichen Hand	2 086,1	2 033,8

3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2015	2014
Dienstleistungen	196,7	207,4
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	143,4	124,5
Erträge aus Vermietungen	56,8	70,5
Energieerträge	76,1	71,0
Geldwechsel	39,0	40,2
Provisionen	82,5	76,9
Drucksachen- und Materialverkäufe	60,3	66,0
Kostenbeteiligungen	141,4	185,9
Übrige Nebenerträge	180,7	59,9
Nebenerträge	976,8	902,3

4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2015	2014
Lohnaufwand	2 492,3	2 453,2
Personalmiete	414,6	448,8
Sozialversicherungsaufwand	460,6	431,6
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	5,7	3,2
Übriger Personalaufwand	148,6	144,2
Personalaufwand	3 521,9	3 481,0

Die Vorjahreszahl der Personalmiete wurde um CHF 297,0 Mio. angepasst (vergleiche Anmerkung 0.0).

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2015	2014
Bahnbetriebsleistungen	171,8	155,1
Miete von Anlagen	48,9	46,9
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	444,8	466,3
Fahrzeugaufwand	105,6	93,7
Energieaufwand	185,6	191,9
Verwaltungsaufwand	94,8	94,2
Informatikaufwand	184,0	196,2
Werbeaufwand	56,9	49,5
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	69,7	62,3
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	74,8	73,4
Übriger Betriebsaufwand	107,9	102,1
Sonstiger Betriebsaufwand	1 544,7	1 531,5

Die Vorjahreszahlen der Fremdleistungen für Unterhalt wurden um CHF –150,0 Mio. und der Informatikaufwand um CHF –17,8 Mio. angepasst (vergleiche Anmerkung 0.0).

6 Jahresgewinn.

Mio. CHF	2015	2014
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	–5,0	1,2
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	–140,8	–93,1
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	439,0	477,0
Jahresgewinn	293,3	385,1

7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	254,5	266,4
gegenüber Beteiligten	33,6	180,0
gegenüber Beteiligungen	22,3	32,6
Wertberichtigungen	-10,6	-65,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	299,9	414,0

8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Wertschriften des Anlagevermögens	200,8	198,7
Darlehen gegenüber Dritten	64,9	62,4
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	749,3	892,0
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	37,3	43,9
Finanzanlagen	1 052,4	1 197,0

9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	581,0	774,9
gegenüber Beteiligten	15,5	49,8
gegenüber Beteiligungen	32,7	19,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	629,2	844,0

10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Bankverbindlichkeiten	2 215,1	1 972,7
Leasingverbindlichkeiten	406,4	421,2
Personalkasse	1 455,0	1 478,0
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	144,9	161,4
Darlehen des Bundes (kommerziell)	3 020,0	2 890,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	1 469,3	1 536,6
Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	8 710,7	8 459,9

11 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Darlehen Bund Infrastruktur Grundbedarf	3 758,2	3 544,4
Darlehen Bund FinöV-Fonds	7 471,1	6 984,9
Darlehen Bund Infrastrukturfonds	1 220,6	1 075,5
Darlehen Kantone	1 351,5	1 205,9
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	13 801,4	12 810,7

12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	71,9	67,2
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	47,3	71,7
Langfristige Erlösabgrenzungen	80,6	85,6
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ¹	898,8	1 640,8
Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	1 098,6	1 865,2

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

13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Vorsorgeverpflichtungen	690,0	0,0
Umweltaltlasten	31,3	44,1
Energiebereich	457,5	473,1
Ferien/Überzeit	85,5	78,7
Restrukturierung	21,6	11,0
Übrige Rückstellungen	112,6	108,0
Rückstellungen	1 398,5	714,9

14 Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Verzinsliche Verbindlichkeiten	10	8 710,7	8 459,9
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	11	13 801,4	12 810,7
Total Finanzverbindlichkeiten		22 512,2	21 270,6
./. Flüssige Mittel und kurzfristige verzinsliche Forderungen		-756,3	-911,5
Nettoverschuldung		21 755,8	20 359,2
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		1 396,7	1 097,8

15 Weitere Angaben.

Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 25 094 (Vorjahr: 25 025).

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.

Restbetrag der nicht bilanzierten Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	6,5	7,8
Total	6,5	7,8

Weitere nicht bilanzierte Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	8 703,4	7 698,2
Fällig später als 5 Jahre	1 655,4	2 299,2
Total	10 358,8	9 997,5

In den weiteren nicht bilanzierten Verpflichtungen sind unter anderem Investitionsverpflichtungen, Energieabnahmeverpflichtungen und langfristige Mieten für Immobilien und sonstige Anlagen enthalten.

Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Bürgschaften und Garantien	115,7	103,9
Total	115,7	103,9

Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Leasinganlagen	161,9	179,0
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge	1 222,8	953,7
Total	1 384,8	1 132,7

Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Andere	163,1	116,6
Total	440,3	393,8

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Jahresrechnung der SBB AG wurde vom Verwaltungsrat am 11. März 2016 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

16 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. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) 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	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sach- anlagen	Grund- stücke	Gebäude	Immat. Anlagen	Total Sach- anlagen und Immat. Anlagen	Anlagen im Bau und Anzah- lungen (inkl. Immat. AV)	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2015	427,1	13 043,9	1 225,3	617,4	357,2	269,7	15 940,7	4 798,3	20 738,9
Anschaffungswerte									
Stand 1. 1. 2015	904,8	21 641,9	3 125,3	617,5	651,9	542,2	27 483,6	4 798,3	32 281,9
Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 015,5	2 015,5
Abgänge Anlagen	-13,6	-174,9	-116,7	-0,5	-4,3	-21,9	-332,0	0,0	-332,0
Umbuchungen	18,1	973,2	201,7	2,7	141,6	85,9	1 423,2	-1 392,3	30,9
Stand 31. 12. 2015	909,3	22 440,1	3 210,3	619,7	789,3	606,2	28 574,8	5 421,4	33 996,3
Kumulierte Abschreibungen									
Stand 1. 1. 2015	-477,7	-8 598,0	-1 900,0	-0,1	-294,7	-272,5	-11 542,9	0,0	-11 542,9
Abschreibungen	-41,7	-730,4	-165,0	0,0	-19,7	-60,2	-1 017,0	0,0	-1 017,0
Abgänge	12,4	141,7	109,0	0,0	3,7	19,8	286,6	0,0	286,6
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,3	-0,4	0,0	-0,4
Stand 31. 12. 2015	-506,9	-9 186,8	-1 956,0	-0,2	-310,7	-313,2	-12 273,7	0,0	-12 273,7
Nettobuchwert 31. 12. 2015	402,3	13 253,3	1 254,4	619,5	478,6	293,0	16 301,1	5 421,4	21 722,5

In den Umbuchungen sind Zugänge von Anlagen aus anderen Sparten der SBB von netto CHF 30,5 Mio. enthalten.

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

Mio. CHF	2015	2014
Abschreibungen auf Sachanlagen	956,8	920,3
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	60,2	56,2
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	38,9	41,9
Total	1 055,9	1 018,3

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Mio. CHF	2015	2014
Investitionen für Anlagen	2 015,5	1 960,8
Von anderen Sparten der SBB übernommene Anlagen	30,5	4,3
Nicht aktivierte Investitionskosten	284,0	292,2
Total	2 330,0	2 257,3

In den Investitionen sind Investitionsförderungen vom Bund wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sowie von Kantonen in der Höhe von CHF 80,3 Mio. (Vorjahr: CHF 97,4 Mio.) enthalten.

17 Beteiligungen.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
			31. 12. 2015	31. 12. 2014
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
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF 1,00	0,74	74,42	0,00
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
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
Cisalpino AG, Muri bei Bern	CHF 0,10	0,05	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	24,01
Güterverkehr und Spedition				
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo International AG, Olten (indirekt)	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00
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 Wassen AG, Wassen	CHF 16,00	14,40	90,00	50,00
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	0,00
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 300,00	108,00	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
login Berufsbildung AG, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF 0,10	0,03	25,00	25,00

18 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 29. Februar 2016 die Jahresrechnung 2015 ohne Vorbehalte genehmigt.

Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2015 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Verlustvortrag Vorjahr	-269,1	-746,0
Jahresgewinn	293,3	385,1
Reserveentnahme zur Deckung des Verlustes 2015		
– Sparte Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	140,8	93,1
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	165,0	-267,9
Verwendung des verbleibenden Bilanzgewinns		
Reserveentnahme aus Ergebnis 2015		
– Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	5,0	-1,2
Vortrag auf neue Rechnung	170,0	-269,1

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, 11. März 2016

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 109 bis 119), für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass 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 2015 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 vereinbaren 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.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Bernadette Koch
Zugelassene Revisionsexpertin
(Leitende Revisorin)

Florian Baumgartner
Zugelassener Revisionsexperte

Impressum.

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2015 der SBB ist auf der Website sbb.ch/geschaeftsbericht in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

Herausgeber.

SBB AG
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz

**Zwei weitere Publikationen komplettieren
die SBB Jahresberichterstattung 2015:**

Unterwegs

Sondernummer des Mitarbeitendenmagazins der SBB
zum Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2015.

Zahlen und Fakten

Unternehmensstatistik mit Informationen zu Geschäft,
Kunden und Mitarbeitenden.



SBB AG

Kommunikation
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz
+41 51 220 41 11
press@sbb.ch

sbb.ch/geschaeftsbericht



No. 01-16-274564 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership