



SBB Geschäfts- und  
Nachhaltigkeitsbericht.

2017

# Inhaltsverzeichnis.

<b>S 03</b>	Prolog
<b>S 07</b>	Konzernlagebericht
<b>S 21</b>	Corporate Governance
<b>S 37</b>	Nachhaltigkeitsbericht
<b>S 73</b>	Finanzbericht

Cover: Offizielle Einhebung des Bohrkopfes der Tunnelbohrmaschine im Eppenbergtunnel.

# Prolog.

## Sehr geehrte Damen und Herren.

Unsere Arbeit im vergangenen Jahr war darauf ausgerichtet, die Bahn im Griff zu haben und gleichzeitig die Mobilität der Zukunft zu gestalten.

Täglich 1,26 Millionen Kunden reisten in unseren Zügen, wiederum mehr als im Jahr zuvor. Bei der Pünktlichkeit konnten wir insgesamt zulegen, wobei sich regionale Unterschiede zeigten. Unsere Finanz- und Leistungszahlen entwickelten sich überwiegend positiv. Das Jahr war auch geprägt von einer intensiven und anspruchsvollen Bautätigkeit unter laufendem Betrieb, insbesondere auf der Ost-West-Achse, wo wir den Arc Lémanique und die Ballungsräume Zürich und Bern mit Projekten aufwerten, und auch auf der Nord-Süd-Achse mit dem Ceneri-Basistunnel und dem Bereitstellen des 4-Meter-Korridors für den Güterverkehr.

Auch wenn die Pünktlichkeit insgesamt gut war, so gab es betrieblich doch einige Herausforderungen zu meistern: Dazu gehörten die Entgleisungen in Luzern, Bern und Basel, die Einführung des Lokpersonal-Einsatzplanungstools SOPRE und Softwareprobleme bei den neuen Fernverkehrs-Doppelstockzügen. Die notwendigen Verbesserungen haben wir angepackt. Es wird noch einige Zeit dauern, bis SOPRE optimal läuft, aber der Einsatz von Personal und Rollmaterial wird dann effizienter geplant werden können. Schritt für Schritt arbeiten wir an effizienteren und einfacheren Systemen mit einem besseren Preis-Leistungs-Verhältnis für unsere Kunden. Anfangsschwierigkeiten lassen sich bei komplexen Projekten trotz intensiven Vorbereitungen leider nicht immer ausschliessen. Das Portfolio vieler IT-Projekte bei der SBB ist beeindruckend, vieles kommt unbemerkt gut voran und funktioniert bestens, beispielsweise die Steuerung des Zugverkehrs aus unseren Betriebszentralen in Olten oder Lausanne.

Neben dem Tagesgeschäft und den laufenden Verbesserungen im Bahnsystem, etwa bei der Pünktlichkeit oder der Kundeninformation, setzen wir uns intensiv mit der Zukunft auseinander. Die zunehmende Dynamik auf dem Mobilitätsmarkt und bei der Regulation fordert uns. Als starke Bahn, vertrauenswürdiger Mobilitätsdienstleister und attraktiver Entwicklungspartner müssen wir weit vorausdenken, denn Bahnausbauten und Angebote haben lange Vorlaufzeiten und Lebenszyklen. Deshalb ist die SBB sehr stark gefordert, sich mit der Zukunft zu beschäftigen.

Auch die Logistikbranche ist im Umbruch: Bei Cargo International verzeichneten wir 2017 ein Wachstum, beim Einzel-Wagenladungsverkehr hingegen ist der Markt eingebrochen. Das belastet unsere Güterverkehrstochter. Künftig werden wir den System-Wagenladungsverkehr als Rückgrat der Schweizer Logistik weiter stärken. Im kleinteiligen und unregelmässigen Einzel-Wagenladungsverkehr werden wir mit den Kunden sorgfältig nach Lösungen suchen.

Im Personenverkehr drängen mehrere Fernbusanbieter in den nationalen Verkehrsmarkt, eine erste Konzession wurde bereits vergeben. Neue Technologien entfachen einen Wettbewerb mit anderen Mobilitätsanbietern; es kommt zu einem eigentlichen Wettlauf. Und dass wir heute eine Aufteilung der Fernverkehrskonzession diskutieren, hätten wir bis vor Kurzem nicht für möglich gehalten.

Diesen Entwicklungen stellen wir uns. Und wir bereiten uns auf eine weiter zunehmende Dynamik vor. Dabei gehen wir explorativ vor, probieren zusammen mit den Kunden Neues aus – stoppen es aber auch wieder, wenn es sich nicht bewährt. Wir sind offen gegenüber anderen Mobilitätsträgern, die Rahmenbedingungen hingegen müssen für alle gleich sein. Unser Ziel ist es, der Schweizer Bevölkerung einfache, persönliche und vernetzte Mobilitätsdienstleistungen anzubieten – der SwissPass ist ein erster Schritt in diese Richtung.

Wir beschäftigen uns zusammen mit der ÖV-Branche intensiv mit einer deutlichen Vereinfachung der Preis- und Sortimentssysteme. Beim Vertrieb wird es zu weiteren Automatisierungen kommen, jedoch bleibt der persönliche Kundenkontakt zentral. Dasselbe gilt für den physischen Transport von Kunden und Gütern, dieser bleibt der Kern unseres Geschäfts. Bei allen Chancen, die die Digitalisierung bietet: Wir werden auch künftig die Menschen persönlich beraten und begleiten.

Die ÖV-Branche als Ganzes muss künftig eine höhere Reaktionszeit an den Tag legen und schneller entscheiden. Zentral ist für uns ein vertrauensvoller Umgang mit Kundendaten. Das ist die Voraussetzung für persönliche Angebote mit einem Mehrwert für unsere Kunden.

Auch intern gilt es, Herausforderungen anzupacken: Wir wollen die Veränderungen im Zusammenhang mit der Digitalisierung frühzeitig angehen, die sich ergebenden Chancen zusammen mit unseren Entwicklungspartnern und der Wissenschaft nutzen und dabei Risiken minimieren.

Mit dem 2016 lancierten Programm **RailFit20/30** hat die SBB im vergangenen Jahr Kosten gespart und die Produktivität verbessert. Die Zeit ist reif, den nächsten Schritt zu machen. Mit dem Ende 2017 lancierten Programm **SBBagil2020** wollen wir die SBB stärker auf die Kunden ausrichten und uns auf die weiter zunehmende Dynamik im Wettbewerb und in der Regulation vorbereiten. Zentrale Hebel, um das sich rasch verändernde Umfeld mitgestalten zu können, sind Handlungsspielräume für Führungskräfte und Mitarbeitende mit klaren Verantwortlichkeiten, direkten Entscheidungswegen und weniger Abstimmungen sowie eine Stärkung von Regionen und Projektleitenden und mehr gegenseitiges Vertrauen.

Der Schlüssel sind unsere Mitarbeitenden: In umfassenden Programmen bereiten wir sie in allen Berufsfeldern auf die Auswirkungen der Digitalisierung vor und führen unternehmensweit entsprechende Dialoge. Wir fühlen uns verpflichtet, unsere Mitarbeitenden zusammen mit den Sozialpartnern für den künftigen Arbeitsmarkt zu befähigen.

Das vergangene Jahr bestärkt uns darin, die tief greifenden Veränderungen als Chance zu nutzen. Unsere zumeist guten Leistungen im Tagesgeschäft und darüber hinaus sind nur möglich dank umfangreichen Bestellungen von Bund und Kantonen und dank der Treue unserer Kunden.

Unserem Unternehmen werden mehr als drei Milliarden Franken an öffentlichem Geld anvertraut. Damit gehen wir sehr sorgfältig um. Der Ergebnisbeitrag der abgeltungsberechtigten Bereiche Infrastruktur und Regionalverkehr ist zweckgebunden, fliesst gemäss Vorgaben in die spezialgesetzlichen Reserven und bleibt für diese Bereiche reserviert. Gewinne aus den übrigen Bereichen reinvestieren wir vollständig ins Bahnsystem; denn der Bund als unser Besitzer erwartet keine Dividende, sondern einen Beitrag an die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und ihrer Regionen.

Als Mobilitätsunternehmen wollen wir für unsere Kunden täglich eine Höchstleistung erbringen. In unserem grossen Betrieb kann dabei auch einmal etwas schief laufen, wie überall, wo Menschen arbeiten. Fürs Verständnis dafür danken wir. Und wir versichern Ihnen, dass wir alles daran setzen, aus Fehlern zu lernen und die Qualität unserer Angebote und Dienstleistungen kontinuierlich zu verbessern.

Wir danken allen, die uns unterstützen, für das Vertrauen: unseren Kunden, unseren 33 000 Mitarbeitenden, Bund und Kantone sowie der Schweizer Bevölkerung.



Monika Ribar  
Präsidentin des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer  
CEO SBB AG



# Konzernlagebericht 2017.

## Rückblick auf 2017.

Die SBB hat 2017 bei ihren Leistungs- und Finanzzahlen wichtige Fortschritte erzielt. Die Pünktlichkeit ist gestiegen, und wir haben erneut mehr Fahrgäste befördert. Bei der Kundenzufriedenheit zeigt sich ein gemischtes Bild: Beim Personenverkehr und bei Immobilien ist sie deutlich gestiegen, beim Güterverkehr ist sie gesunken.

2017 haben wir das Bahnangebot weiter ausgebaut, beispielsweise auf der Nord-Süd-Achse oder in der Romandie. Dabei bauen wir sozusagen unter dem rollenden Rad. Entsprechend gross sind die Herausforderungen, damit das Bahnangebot für die Reisenden möglichst wenig beeinträchtigt wird.

## Pünktlichkeit gesteigert – regional unterschiedlich.

Sehr gut war die Pünktlichkeit in der Region Ost mit Zürich, dies aufgrund des robusteren Fahrplans, höherer Zuverlässigkeit von Rollmaterial und Anlagen und der Wirkung von Grossprojekten wie der Durchmesserlinie und der Überwerfung Hürlistein.

Die Pünktlichkeit im Tessin wurde dank einem sicheren und erfolgreichen ersten Betriebsjahr des Jahrhundertprojekts Gotthard-Basistunnel zwar verbessert; sie ist aber immer noch vergleichsweise tief, vorab aufgrund von Verspätungen aus Italien.

Verschlechtert hat sich die Pünktlichkeit in der Romandie, wo wir unter laufendem Betrieb grosse Bau- und Unterhaltsarbeiten sowie Bahnhofausbauten ausführen. Die Arbeit der Taskforce «Offensive Qualité Clients» zeigt seit Oktober Wirkung: etwa mit verbesserter Pünktlichkeit dank dem neuem Abendfahrplan zwischen Genf und Lausanne oder der besseren Orientierung mit Pfeilmarkierungen auf dem Boden.

Per 1. Januar 2018 hat die SBB die Berechnung der Kundenpünktlichkeit angepasst. Neu werden auch Reisende am Wochenende, Umsteigende und von ungeplanten Zugsaufällen betroffene Reisende berücksichtigt. Ab 2018 setzt sich die Pünktlichkeit aus zwei Kennzahlen zusammen: der Pünktlichkeit im Personenverkehr mit einem Gewicht von 80 Prozent und der Pünktlichkeit im Güterverkehr mit einem Gewicht von 20 Prozent.

## Gute Leistungen – betrieblich auch herausfordernd.

Trotz umfangreichen Ausbauarbeiten – etwa für das Milliardenprojekt «Léman 2030» – haben wir betrieblich eine gute Leistung erzielt. Im Zürcher Verkehrsverbund ZVV zum Beispiel haben wir mit über vier Millionen Franken den höchsten je erreichten Bonus für unsere Pünktlichkeit erhalten. Und für das Jahrhundertbauwerk Gotthard-Basistunnel war es ein erfolgreiches und sicheres erstes Betriebsjahr.

Auch wenn die Pünktlichkeit insgesamt gut war, so gab es betrieblich doch einige Herausforderungen zu meistern: Drei Entgleisungen in Luzern, Bern und Basel haben

regional zu Einschränkungen des Bahnverkehrs geführt. Störungen im intensiv genutzten Bahnnetz wirken sich entsprechend stark aus.

Täglich waren 2017 durchschnittlich 1,26 Millionen Kunden in den Zügen der SBB unterwegs, 0,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Das Nachfragewachstum ist tiefer ausgefallen als in den Vorjahren. Es fällt im Unterschied zum Vorjahr in der Hauptverkehrszeit höher aus als in der Nebenverkehrszeit. Im Regionalverkehr allerdings ist es gerade umgekehrt: Das Wachstum in der Hauptverkehrszeit war leicht rückläufig, in der Nebenverkehrszeit hingegen war eine Zunahme zu verzeichnen. Leicht gestiegen ist die Personenverkehrsleistung.

### Fernverkehr auch künftig aus einer Hand und kooperativ.

Das vergangene Jahr hat wie kein anderes zuvor gezeigt, dass die Dynamik im inter- und intramodalen Wettbewerb weiter zunimmt. Auf der Schiene fordert uns die laufende Diskussion um die Erneuerung der nationalen Fernverkehrskonzession.

Der Fernverkehr ist im höchstbelasteten Schweizer Mischverkehrsnetz Rückgrat und Taktgeber. Voraussetzung dafür ist, dass der Fernverkehr auch künftig als Ganzes und aus einer Hand geplant und abgewickelt wird. Dabei müssen wir uns bewusst sein, dass die SBB im europäischen Vergleich eine kleine Bahn ist, ähnlich einer S-Bahn Schweiz.

Der Fernverkehr aus einer Hand stellt sicher, dass alle Regionen der Schweiz Anschluss an das landesweite Netz haben, unrentable Linien durch rentable austariert, Synergien genutzt werden und positive finanzielle Ergebnisse ins Bahnsystem zurückfliessen. Darum bewirbt sich die SBB für die schweizweite Netzkonzession und ist weiterhin offen für kooperative Lösungen.

Wie solche Lösungen aussehen können, zeigt die Zusammenarbeit mit der Südostbahn (SOB): Ab Ende 2020 wird die SOB zwei Linien mit eigenem Rollmaterial und im Co-Branding SOB-SBB fahren und vermarkten: einerseits die Strecke Bern–Olten–Zürich–Chur, andererseits von Basel beziehungsweise Zürich nach Arth-Goldau und dann über die Gotthard-Panoramastrecke ins Tessin. Das bringt den Kunden auf beiden Linien Angebots- und Komfortsteigerungen. Solche Partnerschaften mit anderen Bahnen sind ein wichtiger Schritt und bergen aus Sicht der SBB viel Potenzial, das bewährte Schweizer Kooperationsmodell weiterzuentwickeln.

### Effizienz steigern, um Preis-Leistungs-Verhältnis zu verbessern.

Finanziell war die SBB 2017 auf gutem Weg – mit Ausnahme des Güterverkehrs. Konzernergebnis, Betriebsertrag, Free Cashflow und EBIT haben sich positiv entwickelt. Der hohe Free Cashflow ist auch darauf zurückzuführen, dass die Zahlungen für die neuen Fernverkehrszüge noch nicht im geplanten Umfang erfolgt sind. Der Ergebnisbeitrag der abgeltungsberechtigten Bereiche Infrastruktur und Regionalverkehr ist zweckgebunden, fließt gemäss Vorgaben in die spezialgesetzlichen Reserven und bleibt für diese Bereiche reserviert.

Die positive finanzielle Entwicklung zeigt auch, dass die Massnahmen des Effizienzprogramms RailFit20/30 wirken. Das eröffnet uns unternehmerische Handlungsspielräume. So können wir finanzielle Belastungen tragen, beispielsweise das negative Ergebnis und die Wertberichtigung von SBB Cargo Schweiz. Beim Regionalverkehr haben wir den Kostendeckungsgrad deutlich erhöht. Mit weniger Abgeltungen der

Täglich waren 2017 durchschnittlich 1,26 Millionen Kunden in den Zügen der SBB unterwegs.

öffentlichen Hand haben wir mehr Zug- und Personenkilometer angeboten. Damit profitieren auch die Besteller von unseren Sparanstrengungen.

Dank der positiven Wirkung des Sparprogramms RailFit20/30 konnten wir auch den Schuldendeckungsgrad von 7,47 auf 5,97 verbessern. Damit hat die SBB das Eigenziel von 6,5 erstmals deutlich unterschritten. Für einen langfristig robusten Schuldendeckungsgrad sind weitere Effizienzsteigerungen erforderlich. Neben den Kosten sind vor allem die Angebotsentwicklungen und zusätzliche Anlageinvestitionen wichtige Treiber der Verschuldung.

### Kunden profitieren 2018 von Preissenkungen.

Im Personenverkehr haben wir ein besseres Ergebnis als im Vorjahr erzielt. Dazu beigetragen haben die Verbesserung im internationalen Personenverkehr mit starkem Wachstum auf der Gotthardachse, aber auch die aktive Marktbearbeitung und das daraus resultierende Wachstum bei den General- und Halbtaxabonnements. Die Tarifierhöhung Ende 2016 diente der Abfederung der Trassenpreiserhöhung.

Die auf Sparanstrengungen beruhende gute finanzielle Lage ermöglicht es, für unsere Kunden das Preis-Leistungs-Verhältnis zu verbessern: Der telefonische Rail Service für Billett- und Abonnementbestellungen, Reservationen und Fahrplaninformationen steht ab 1. Mai 2018 zum günstigen Ortstarif statt zum Minutentarif zur Verfügung. Sparbillette, speziell in der Nebenverkehrszeit, sind neu bis zu 70 Prozent ermässigt statt wie bisher zu maximal 50 Prozent. GA-Kunden erhalten ein Gutscheinheft. Insgesamt gibt die SBB mit diesen Preismassnahmen mehr als 50 Millionen Franken an die Kunden zurück.

Darüber hinaus setzt sich die SBB dafür ein, dass die Preise auf den nächsten Fahrplanwechsel in einigen Bereichen gesenkt werden. Und im Sommer 2018 testen wir in einem Pilotprojekt Entschädigungen für Kunden, die von der siebenwöchigen Totalsperre zwischen Lausanne und Puidoux-Chevbres betroffen sind.

## Barrierefrei unterwegs.

Die SBB nimmt die Behindertengleichstellung und die Bedürfnisse von älteren Menschen, Menschen mit Kinderwagen oder mit umfangreichem Gepäck sehr ernst. Oftmals geht die SBB bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes über das gesetzlich Geforderte und die in den Nachbarländern beziehungsweise der EU geltenden Standards hinaus. Die SBB investiert erhebliche Mittel in die Behindertentauglichkeit ihres Rollmaterials und, wo nötig, in ergänzende Einstieghilfen.

Und die SBB unterhält das SBB Call Center Handicap, das mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden bei der Planung und Durchführung ihrer Reise zur Seite steht. Reisende im Rollstuhl, Geh- und Sehbehinderte sowie geistig Behinderte erhalten kostenlose Unterstützung beim Ein- und Aussteigen.

Allein im Jahr 2017 organisierte die SBB für rund neun Millionen Franken über 142 000 solcher Einstieghilfestellungen. Dafür standen schweizweit 77 Mitarbeitende im Einsatz. Aktuell können 78 Prozent aller möglichen Verbindungen mit dem Rollstuhl genutzt werden, entweder selbstständig oder mit Unterstützung unserer Mitarbeitenden. Ende 2017 waren mehr als die Hälfte aller SBB Bahnhöfe barrierefrei. Davon profitieren 76 Prozent der Reisenden. Für entsprechende Umbauten hat die SBB im vergangenen Jahr 67 Millionen Franken aus der Leistungsvereinbarung investiert.

## Immobilienstrategie weiterentwickeln.

SBB Immobilien erreichte 2017 ein leicht höheres Ergebnis als im Vorjahr. Der Erfolg aus Immobilienverkäufen hat sich rückläufig entwickelt. Hingegen haben die Mieterträge Dritter aus in Betrieb genommenen Anlageobjekten sowie aus Bahnhöfen erneut zugenommen, ebenso die Drittumsätze in den 32 grössten Bahnhöfen, während die Drittumsätze im Schweizer Detailhandel rückläufig waren. Sowohl die Mieterträge Dritter (2013: 394 Millionen Franken; 2017: 480 Millionen Franken) als auch die Drittumsätze (2013: 1483 Millionen Franken; 2017: 1627 Millionen Franken) haben sich in den vergangenen Jahren stark positiv entwickelt.

### Drittumsätze in Bahnhöfen wachsen, bei rückläufigem Schweizer Detailhandel.

Im Immobilienmarkt Schweiz führen wir unsere Wachstumsstrategie fort und prüfen zur Sicherung zukünftiger Erträge zusätzliche Anlageinvestitionen. Dabei gehen wir weiterhin von einer stabilen Immobiliennachfrage aus, vor allem an unseren attraktiven Zentrumsanlagen. Den Risiken in einzelnen Teilmärkten wie beispielsweise im Detailhandel begegnen wir, indem wir mehr Wohnungen anbieten – auch preisgünstige. Zudem wollen wir vermehrt in weniger konjunkturabhängige Nutzungen investieren, etwa in Bildung und Gesundheit.

## SBB Cargo wird schlankes Unternehmen.

SBB Cargo International konnte sein Ergebnis 2017 trotz dem siebenwöchigen Streckenunterbruch in Rastatt (D) verbessern. Dagegen war der System-Wagenladungsverkehr von SBB Cargo zwischen Schweizer Wirtschaftsräumen mit einem Minus von 0,8 Prozent bei den beladenen Wagen leicht rückläufig, der Transport von kleinteiligen und unregelmässigen Mengen im Einzel-Wagenladungsverkehr mit einem Minus von 14,5 Prozent stark rückläufig. Dieser Rückgang hat sich entgegen den gemeinsamen Entwicklungsplänen mit den Kunden beschleunigt.

## Transeuropäische Korridore schneller entwickeln.

Der Streckenunterbruch bei Rastatt hat gezeigt: Die SBB ist zwar die führende integrierte Bahn in einem hoch belasteten Mischverkehr, jedoch ist die Flexibilität im europäischen Bahnsystem mangelhaft, die länderübergreifende Zusammenarbeit funktioniert noch nicht ausreichend, und die Entwicklung der transeuropäischen Korridore muss schneller und konsequenter vorangetrieben werden. Gezeigt hat sich auch: Der wochenlange Streckenunterbruch war für Bahnunternehmen, Logistiker und viele andere Unternehmen einschneidend. Viele Lieferungen zwischen Norden und Süden mussten umgeleitet oder ganz abgesagt werden, was hohe Kosten verursachte und die Wirtschaft belastete.

SBB Cargo Schweiz schliesst das Jahr 2017 mit einem operativen Verlust von minus 37 Millionen Franken ab und nimmt aufgrund der zu erwartenden Geschäftsentwicklung eine Wertberichtigung im Umfang von 189 Millionen Franken vor. Dazu kommen Rückstellungen von 19 Millionen Franken für die Restrukturierungsphase. Zwingend mit der Wertberichtigung verbunden ist ein Sanierungs- und Weiterentwicklungsprogramm, um die Güterbahn fit für Partnerschaften zu machen: SBB Cargo wird zu einem schlanken, auf Kundenbedürfnisse und die Stärken der Bahn ausgerichteten Unternehmen. Her-

ausforderndes Ziel ist es, dank Automation und weiterer Effizienzsteigerung in der Verwaltung die Stellung in der Logistikkette zu behaupten. Die Mengen im Wagenladungsverkehr sollen bis 2025 nur noch leicht zurückgehen. Die Annahmen dazu sind anspruchsvoll, da die Bahn im Wettlauf mit den technologischen Fortschritten der Strasse steht. Die Umsetzung der Weiterentwicklung wird immer wieder an der realen Entwicklung von Markt und Mengen gemessen.

## Marktentwicklung erfordert Wertberichtigung.

Aufgrund der Markteinschätzung und der Perspektiven für die nächsten Jahre hat SBB Cargo eine umfassende Neubeurteilung des Geschäftsmodells vorgenommen. Auf Basis der angepassten Finanzplanung und bestehender Rechnungslegungsvorschriften wurde ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Aus der Prüfung der Werthaltigkeit resultiert eine Wertberichtigung im Umfang von 189 Millionen Franken. Diese Wertberichtigung ging zulasten des Jahresergebnisses 2017. Ergänzend dazu werden bilanzielle Sanierungsmassnahmen durchgeführt und die Liquidität für die Zukunft gesichert.

Die Wertberichtigung bei SBB Cargo hat Auswirkungen auf das SBB Ergebnis 2017. Dank dem Effizienzprogramm RailFit20/30 kann diese finanzielle Auswirkung aufgefangen werden. Zusammen mit dem Sanierungs- und Weiterentwicklungsprogramm macht die SBB ihre Güterverkehrstochter fit für die Zukunft.

### Fokus System-Wagenladungsverkehr.

Heute werden 90 Prozent der Wagen über etwa die Hälfte der 344 Bedienpunkte transportiert. Die SBB will diesen System-Wagenladungsverkehr in Wirtschaftsräumen mit grossen Gütermengen weiter stärken und den Kunden ein regelmässiges, zuverlässiges und hoch leistungsfähiges Angebot bieten – dort liegen die Stärken der Bahn. Mit schnelleren und häufigeren Verbindungen, reservierten Trassen und auch durch Automation wird die Bahn auch bei steigenden Anforderungen in der Logistikkette der Kunden erfolgreich positioniert. Die mit dem STEP Ausbauschnitt 2030/35 vorgesehenen Ausbauten auf der Ost-West-Achse kommen diesem Güterverkehr zugute.

Bei der anderen Hälfte der Bedienpunkte mit Einzel-Wagenladungsverkehr steht die Bahn immer stärker unter Druck. Allein zwischen 2011 und 2017 sank die transportierte Menge um über ein Drittel auf durchschnittlich lediglich zwei Wagen pro Tag. Deshalb überprüft SBB Cargo gemeinsam und vorausschauend mit ihren Kunden, ob es Alternativen zu einer fixen täglichen Bedienung gibt. Dazu gehören beispielsweise die Bündelung von Verkehren über andere Standorte, die Konzentration von Mengen, regionale Ringzüge, wo sinnvoll die Kombination mit der Strasse, Übergangslösungen oder alternative Finanzierungen, beispielsweise durch Kantone. Dabei wird es für die Kunden keine Überraschungen geben, denn Anpassungen in der Logistikkette haben teilweise erhebliche Vorlaufzeiten.

Der System-Wagenladungsverkehr soll ab sofort auch in der neu gegründeten Interessengemeinschaft WLV gemeinsam mit der Branche – mit dem Verband der Verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) – entwickelt werden. Ziel ist es, die Effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit des Wagenladungsverkehrs zu verbessern.

Für die Kunden wird es keine Überraschungen geben.

Bis Ende 2020 werden insgesamt 100 schwach frequentierte Bedienpunkte überprüft, anschliessend folgt bis Ende 2023 die Überprüfung von rund 70 weiteren Punkten. Parallel zum fixen Netz-Wagenladungsverkehr kommt ein flexibles Angebot mit Punkt-zu-Punkt-Verbindungen für Sendungen mit spezifischen Kundenbedürfnissen zum Einsatz. Dazu kommen die Angebote im kombinierten Verkehr.

### Automation bringt Produktivitätssteigerungen.

Im Vergleich mit den europäischen Güterbahnen ist SBB Cargo punkto Automation Pionierin, befindet sich aber im Wettlauf mit den technologischen Fortschritten der Strasse. Die Möglichkeiten der Automation und der Digitalisierung wird die Güterbahn aktiv einführen und nutzen. Dabei werden die Mitarbeitenden sorgfältig darauf vorbereitet: Der Einsatz neuer Techniken wie etwa der automatisierten Kupplung verändern beispielsweise den Rangierberuf und machen ihn effizienter und sicherer. Deshalb investiert SBB Cargo bis 2023 90 Millionen Franken: Neben der automatischen Kupplung und Bremsprobe bringen auch Informationssysteme den Kunden mehr Transparenz und Sendungsinformationen in Echtzeit. Die gemeinsame Technologieentwicklung mit Bosch Engineering wird ergänzt und auf zusätzliche Unternehmen ausgedehnt.

## Logistikpartnerschaft: ab Mitte 2018 Gespräche.

Mit der angestrebten Partnerschaft will die SBB gemeinsam mit anderen Marktteilnehmern und Investoren SBB Cargo stärken. Bei SBB Cargo International ist dieses Modell bereits erfolgreich. Ab Mitte 2018 sollen Gespräche mit möglichen Partnern geführt werden, die sich für SBB Cargo als verlässliches und finanziell nachhaltiges Unternehmen starkmachen, das Geschäft strategisch mitgestalten, investieren sowie Erfolge und Risiken mittragen.

In diesem Rahmen wird der Verwaltungsrat der SBB Cargo AG per Januar 2019 um mindestens eine Drittperson ergänzt. Anschliessend wird abhängig vom Partnerschaftsprozess ein externes Verwaltungsratspräsidium eingesetzt. Damit erfüllt die SBB die Ziele des Bundesrats: SBB Cargo wird stärker aus dem Konzern herausgelöst und ab Januar 2019 als Tochtergesellschaft geführt.

### 800 Stellen abbauen, gleichzeitig 750 Weggänge.

In einem ersten Schritt vereinfacht die Güterbahn ihre Prozesse stark, um spätestens 2020 eine schwarze Null zu erreichen und danach reinvestitionsfähig zu werden. Dies hat leider eine Reduktion von 330 Stellen bis Ende 2020 zur Folge. SBB Cargo geht davon aus, per Ende 2023 die Leistungen für ihre Kunden mit voraussichtlich gut einem Drittel weniger Personal – also 1400 anstelle der heute rund 2200 Mitarbeitenden – und damit deutlich effizienter erbringen zu können. Gleichzeitig stehen in den kommenden Jahren mehrere hundert Pensionierungen an; der Altersdurchschnitt von SBB Cargo liegt bei 48 Jahren. So wird die Stellenreduktion sozialverträglich erfolgen: 800 abzubauenen Stellen stehen 750 Weggänge über natürliche Fluktuation gegenüber.

Zentrales Element in dieser Umbruchphase ist die Perspektive für die Mitarbeitenden: SBB Cargo sieht vor, 10 Millionen Franken in die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden und die Aufwertung der Berufsbilder zu investieren, und wird für den Wandel ausreichend Zeit einrechnen.

## Infrastruktur verbessert Produktivität.

SBB Infrastruktur hat die Produktivität im Vergleich zum Vorjahr sowohl im Unterhalt als auch bei Investitionen gesteigert. So sind die in der Leistungsvereinbarung (LV) 2017–2020 vereinbarten Unterhaltsmengen mehrheitlich erreicht oder übertroffen worden.

Das Jahresergebnis belief sich auf 100 Millionen Franken (Vorjahr: –103 Millionen Franken). Der Bereich Energie trug 46 Millionen Franken bei; dieser Betrag fliesst in Reinvestitionen zugunsten von Energieanlagen. Der Bereich Netz trug 53 Millionen Franken bei; dieser Ergebnisbeitrag ist zweckgebunden und fliesst gemäss Vorgaben vollständig in die spezialrechtlichen Reserven für die Zukunft.

Grund für das positive Jahresergebnis im abgeltungsberechtigten Netz ist nebst besserer Produktivität die neue Leistungsvereinbarung, mit der die für den Unterhalt nötigen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Die Investitionen mit LV-Mitteln fielen 2017 tiefer aus als geplant und wurden nicht vollständig ausgeschöpft. Grund dafür ist nebst tieferen Baukosten und erhöhter Produktivität der Umstand, dass die SBB gewisse Projekte nicht wie geplant umsetzen konnte, etwa wegen Verzögerungen oder Einsparungen.

Der Zustand der Infrastrukturanlagen ist gemäss Netzzustandsbericht unverändert «gut bis ausreichend». Der Zustand der Fahrbahn ist nach wie vor nur «ausreichend». Die SBB hat 2017 jedoch klar mehr Kilometer Fahrbahn erneuert als im Vorjahr (+31 Kilometer oder +17 Prozent) sowie deutlich mehr vorbeugenden Unterhalt geleistet. Mit dem Programm Anlagenbewirtschaftung 4.0 entwickelt die SBB Prozesse und Werkzeuge, die künftig eine faktenbasierte und automatisierte Bewirtschaftung der Fahrbahn ermöglichen.

## SBB Konzern in Zahlen.

<b>Konzernerfolgsrechnung</b> (in Mio. CHF)	<b>2017</b>	2016	Veränderung absolut	Veränderung relativ
Betriebsertrag	9 442	8 988	454	5,1 %
Betriebsaufwand	8 941	8 700	241	2,8 %
Betriebsergebnis/EBIT vor Wertberichtigung nach Wertberichtigung	501 313	288 288	24	8,5 %
Finanzergebnis	-104	-120	16	13,5 %
Erfolg aus Immobilienverkäufen	207	225	-18	-7,8 %
Ergebnis vor Steuern	416	393	23	5,8 %
Steuern und Minderheitsanteile	-17	-13	-5	-37,2 %
Konzernergebnis	399	381	18	4,8 %
Verzinsliche Nettoverschuldung	8 406	8 796	-390	-4,4 %
EBITDA*	1 408	1 177	231	19,6 %
Schuldendeckungsgrad**	5,97	7,47	-1,5	-20,1 %
Entgelte der öffentlichen Hand	2 666	2 466	200	8,1 %
Leistungsvereinbarung	1 914	1 704	210	12,3 %
Leistungen für Ausbauten	117	122	-5	-4,2 %
Regionalverkehr	622	624	-2	-0,3 %
Güterverkehr	13	16	-3	-17,8 %

\* Bereinigt um Abgeltung für Abschreibungen Infrastruktur.

\*\* Anpassung Vorjahr an geänderte Berechnungslogik (Wert Vorjahr 7,26).

<b>Segmentergebnisse</b> (in Mio. CHF)	<b>2017</b>	2016	Veränderung absolut	Veränderung relativ
Personenverkehr*	186	139	47	33,4 %
davon Fernverkehr	178	140	38	27,3 %
davon Regionalverkehr**	14	-14	28	-
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr	61,2 %	59,0 %	2,2 %	-
Immobilien vor Ausgleichszahlung nach Ausgleichszahlung	435 10	433 12	2 -2	0,5 % -14,6 %
Güterverkehr	-239	1	-240	-
Güterverkehr Schweiz	-245	-2	-243	<-999 %
davon Wertberichtigung	-189	-	-	-
Güterverkehr International	8	4	5	133 %
Infrastruktur	100	-103	202	-
davon Energie	46	21	26	125 %
davon Netz**	53	-123	177	-

\* Davon übrige Geschäftsfelder mit Ergebnis von CHF -6 Mio.

\*\* Ergebnisbeitrag abgeltungsberechtigte Bereiche Infrastruktur-Netz und Regionalverkehr ist zweckgebunden und fliesst gemäss gesetzlichen Vorgaben vollständig in die Reserven für die Zukunft.

<b>Mengen und Leistungen</b>	<b>2017</b>	2016	Veränderung absolut	Veränderung relativ
<b>Personenverkehr</b>				
Passagiere pro Tag (in Mio.)	1,26	1,25	0,01	0,6 %
Personenkilometer Pkm (in Mio.)*	18 975	18 960	15	0,1 %
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung	28,2 %	28,0 %	0,2 %	-
Selbstbedienungsquote	84,8 %	82,1 %	2,7 %	-
davon über digitale Kanäle (SBB Mobile, Ticketshop)	32,7 %	26,4 %	6,3 %	-
<b>Immobilien</b>				
Mietertrag Dritte (in Mio. CHF)	480	451	29	6,4 %
<b>Güterverkehr</b>				
Nettotonnenkilometer (in Mio.)	16 699	16 559	140	0,8 %
Beladene Wagen SBB Cargo AG (Schweiz)				
System-Wagenladungsverkehr	599 355	604 481	-5 126	-0,8 %
Einzel-Wagenladungsverkehr	69 217	80 963	-11 746	-14,5 %
Ganzzüge	352 207	367 124	-14 917	-4,1 %
<b>Infrastruktur</b>				
Trassenkilometer (in Mio.)	176,9	178,3	-1,4	-0,8 %

\* Die Pkm enthalten eine auf Schätzungen der Bahnersatzverkehre beruhende Anpassung von +22,0 Mio. Pkm. Zudem führte der Gotthard-Basistunnel zu einer Streckenverkürzung von 31 km.



## Ausblick.

### Die starke Bahn ausbauen.

In den nächsten Jahren werden wir das Bahnsystem weiter ausbauen. Dabei orientieren wir uns an den Bedürfnissen der Kunden sowie an der Wirtschaftlichkeit: Das Mobilitätswachstum wollen wir nicht nur mit Ausbauten bewältigen, sondern auch, indem die bestehende Infrastruktur besser ausgenutzt wird. Der STEP Ausbauschnitt 2030/35 ist notwendig, um Engpässe zu beseitigen. Bei weiteren Ausbauten gilt es, Fehlinvestitionen zu vermeiden und mit neuen technischen Möglichkeiten möglichst viel aus der bestehenden Infrastruktur herauszuholen. Und es gilt, bereits beschlossene Ausbauten künftig bis kurz vor Baubeginn auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen – wir nennen dies den «Baggertest».

Der Fokus bei den Ausbauten liegt nach wie vor auf der Nord-Süd- und immer stärker auch auf der Ost-West-Achse. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels wird das Jahrhundertwerk – die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) – fertiggestellt.

Nach Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels 2007 und des Gotthard-Basistunnels 2016 lässt die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2020 die durchgehende Flachbahn auf der europäischen Nord-Süd-Achse Realität werden. Mit Innovation, Präzision und Zuverlässigkeit wird die Schweiz erneut Geschichte schreiben.

Damit wird bis im Jahr 2020 die Hardware gebaut. Güterzüge mit 750 Meter Länge und 2000 Tonnen Gewicht können über den ausgebauten 4-Meter-Korridor auf den Schweizer Zulaufstrecken die Kapazität des Schienengüterverkehrs durch die Alpen nochmals deutlich steigern. Wichtig ist, dass auch die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien zügig vorankommen.

Bis dahin gilt es, die Chance Ceneri 2020 zu nutzen: Nebst der Hardware ist auch die Software zu optimieren. Weitere zwei Stunden Fahrzeit können durch eine bessere Baustellenkoordination, eine konsequentere Fahrplanabstimmung und die Reduktion von Wartezeiten an den Grenzen eingespart werden. Letztere betragen für Güterzüge derzeit bis zu zwei Stunden; wir wollen sie auf maximal 10 bis 15 Minuten verkürzen.

Die Ost-West-Achse mit ihren hohen Frequenzen, den Arc Lémanique und die Ballungsräume Zürich und Bern werden wir deutlich aufwerten. Die grossen Investitionen im Rahmen von Léman 2030 bringen dem Arc Lémanique einen eigentlichen Quantensprung mit verdoppeltem Sitzplatzangebot zwischen Genf und Lausanne. Mit dem Eppenbergtunnel beseitigen wir ein Nadelöhr auf der stark befahrenen Achse Ost-West.

Auch unsere Bahnhöfe werden wir weiter ausbauen, sogenannte Mobilitätshubs bilden als umfassende Verkehrsknoten das Herz der Mobilität der Zukunft: Sie sind zentrale Kontaktstellen zu unseren Kunden und ein Grossteil der SBB Leistungen kommt hier zusammen. Als Erlebnisorte laden sie ein zum Reisen, Verweilen oder Konsumieren, und sie sind viel mehr als heutige Bahnhöfe. Sie werden die verschiedenen Mobilitätsträger zu einem System von Mobilitätsservices bündeln, die individuell, einfach und flexibel miteinander kombiniert werden können. Das Zu- und Umsteigen zwischen den zahlreichen Mobilitätsangeboten wird wesentlich einfacher.

Bei weiteren Ausbauten gilt es, Fehlinvestitionen zu vermeiden.

## Neue Fernverkehrs-Doppelstockzüge mit Kunden unterwegs.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den neuen Fernverkehrs-Doppelstockzügen (FV-Dosto) Ende 2017 eine befristete Betriebsbewilligung für das Schweizer Netz erteilt und damit bestätigt, dass diese sicher verkehren können. Bevor die neuen Züge zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 vollumfänglich in den neuen Fahrplan integriert werden, testet die SBB sie im Alltagsbetrieb auf ihre Funktionstauglichkeit und Zuverlässigkeit.

Seit Ende Februar führt die SBB Fahrten mit Kundinnen und Kunden durch. Dies wurde möglich, nachdem das Bundesverwaltungsgericht am 14. Februar 2018 entschieden hatte, der Beschwerde von Inclusion Handicap die aufschiebende Wirkung zu entziehen. Mit bis zu 1300 Sitzplätzen und bis zu 400 Metern Länge werden die neuen Züge für mehr Kapazität auf der stark befahrenen Ost-West-Achse sorgen.

Die SBB wird die neuen Züge auch im benachbarten Ausland einsetzen. Darum erfüllen diese neben den schweizerischen Richtlinien auch die in Europa geltenden technischen Anforderungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die SBB erwartet, dass auch die anderen Mobilitätsträger im internationalen Personenverkehr ihre Fahrzeuge schrittweise für mobilitätseingeschränkte Reisende zugänglich machen.

Diese Bahnhöfe der Zukunft werden zum Ausgangspunkt für die schlaue Mobilität der ersten bzw. der letzten Meile: vom Zug direkt ins Tram oder in den Bus, aufs Velo, E-Bike, in das autonom fahrende Fahrzeug bis vor die Haustür. Den Hauptbahnhof Zürich wollen wir bis 2019 zum digitalsten und persönlichsten Bahnhof der Welt machen.

### Verstärkter Wettbewerb – Trends als Pionierin selbst ausprobieren.

Wettbewerb und Dynamik im Markt und in der Regulation haben in den vergangenen Jahren zugenommen. Wir gehen davon aus, dass sich diese Dynamik im inter- und intramodalen Wettbewerb weiter verstärken wird. Im Personenverkehr drängen mehrere Fernbusanbieter in den nationalen Verkehrsmarkt. Neue Technologien verstärken die Konkurrenz mit der Strasse.

Dazu gehören im Güterverkehr das «platooning» oder sogenannte «track trains»: Mehrere Lkw fahren dabei mit geringem Abstand im Konvoi, nur das vorderste Fahrzeug wird pilotiert, die anderen fahren automatisiert. Das Potenzial solcher Lösungen scheint uns gross, wahrscheinlich sogar grösser als dasjenige von «Cargo Souterrain», weil damit bestehende Infrastrukturen besser genutzt werden. Deshalb überlegen wir uns, zusammen mit Partnern und in Pilotversuchen «platooning» in der Nahverteilung zu testen.

Als Pionierin wollen wir solche Innovationen prüfen, auch wenn sie unser eigenes Geschäft tangieren. Denn wir können es uns nicht erlauben, von technologischen Entwicklungen überrascht zu werden. Wir sind überzeugt: Wenn wir neue Angebote ausprobieren und marktfähig machen, generieren wir einen volkswirtschaftlichen Nutzen. Auf politischer Ebene wird die SBB weiter darauf hinwirken, dass andere Mobilitätsanbieter die gleichen Rahmenbedingungen haben, beispielsweise bezüglich Arbeits-

bedingungen, Strassennutzungsgebühren, Haftungsregeln oder bei der Behindertengleichstellung.

Um die vielfachen Veränderungen mit einer breiten Unterstützung von Bevölkerung, Politik und Eigner umsetzen zu können, wollen wir als Rückgrat der Mobilität eine starke Rolle bei der Mitgestaltung dieser Veränderungen einnehmen. Dabei setzen wir auf eine intensive Partnerschaft – in der Branche, mit der Wissenschaft und andern Unternehmen.

### Potenzial neuer Technologien für Kunden nutzen.

Wir können dabei auf vielerlei Erfahrungen zurückgreifen. Bereits heute ist der Schweizer Bahnbetrieb in vielen Bereichen automatisiert: Über 90 Prozent der Stellwerke werden mit IT-basierten Systemen aus den Betriebszentralen gesteuert. Im Innovationsprogramm SmartRail 4.0 entwickelt die SBB die Bahntechnik zusammen mit anderen Schweizer Bahnen weiter, um mehr aus der bestehenden Infrastruktur herauszuholen.

Unsere Bahnhöfe verfügen über digitale Generalanzeiger; E-Panels für Fremdwerbung; Billettautomaten mit Touchscreen und Gratis-Wi-Fi sind heute bereits vorhanden. SBB Mobile entwickeln wir zusammen mit unseren Kunden laufend weiter: Die erfolgreiche App haben wir mit einem digitalen App-Assistenten erweitert. Bei den Billettverkäufen nimmt der Anteil der elektronischen Verkaufskanäle laufend zu. Mit SBB Green Class haben

wir ein weltweit einmaliges intermodales Kombi-Angebot mit Testkunden lanciert. Weitere Angebote folgen.

Damit arbeiten wir an einfachen Mobilitätslösungen für unsere Kunden. Doch auch angesichts aller Vorteile, die uns die Digitalisierung im Bereich der Technik bietet: Wir achten stets auf die richtige Balance zwischen digital und physisch, automatisch und persönlich.

### ÖV-Branche braucht rasch Vereinfachungen – sonst wird Regulation zum Risiko.

Bezüglich der politischen Rahmenbedingungen stellen wir fest, dass Entscheidungskompetenzen betreffend die Gestaltung des Bahnsystems zunehmend auf die Ebene des Bundes verlagert werden. Dabei erfolgt eine schleichende Entwicklung in Richtung Liberalisierung ohne ganzheitliche Auslegeordnung in Bezug auf deren Risiken. Es droht ein Ungleichgewicht: Unternehmerische Kompetenzen können nicht mehr genutzt und weiterentwickelt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsystems für die Zukunft sicherzustellen.

Die Vermischung der Rollen von Eigentümer und Konzessionsgeber bei Privatbahnen erleichtert die Situation nicht. Daneben erhöht sich das Risiko, dass der Preisüberwacher in Preis und Sortiment der SBB eingreift und damit eine nachhaltige Eigenfinanzierbarkeit des Systems erschwert.

Innerhalb der ÖV-Branche setzen wir uns deshalb für eine deutliche Vereinfachung der Preis- und Vertriebssysteme ein. Hier muss die Branche als Ganzes künftig eine höhere Reaktionszeit an den Tag legen. Verbände und der «Direkte Verkehr» müssen rasch unter ein Dach kommen, damit wir in unserem kleinen Land schneller und einfacher werden. Gelingt dies nicht, droht nicht nur eine zu langsame Entwicklung der Branche im Vergleich mit den anderen Mobilitätsanbietern, sondern zu Recht auch weitere Regulierungen seitens des Bundes.

Wir arbeiten an einfachen  
Mobilitätslösungen  
für unsere Kunden.

Zentral ist für uns ein vertrauensvoller Umgang mit Kundendaten. Dies ist die Voraussetzung für persönliche Angebote mit einem Mehrwert: Kunden, die es wünschen, können wir die Reise vereinfachen: Wir weisen sie auf leere Sitzplätze hin und können ihnen günstige Billette oder sogar Rundum-sorglos-Pakete anbieten.

## Direkter Verkehr, 247 Unternehmen, 18 Verbände, Verband öffentlicher Verkehr.

Der «Direkte Verkehr» ist eine gesetzlich verankerte, nationale Tarifgemeinschaft, in die die 247 Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Verkehrs eingebunden sind. Er entscheidet über Preisentwicklungen, Tarife und das Sortiment und wird von Vertretern der Verkehrsunternehmen geführt. Daneben gibt es 18 Verbände mit eigenen Abonnementen.

Heute muss die SBB, die sich intensiv mit Preisfragen auseinandersetzt, die anderen 246 Unternehmen und 18 Verbände überzeugen, wenn sie Optimierungsbedarf sieht. Und sie hat ein Vetorecht, wenn sie mit einer Entscheidung nicht einverstanden ist. Das macht die Branche einerseits schwerfällig, andererseits ist das der Preis, den wir zahlen für ein System, für das uns viele beneiden: nämlich eines, in dem der Kunde für eine Reise nur ein einziges Ticket lösen muss.

Eine weitere Plattform für den Erfahrungsaustausch innerhalb der Branche ist der Verband öffentlicher Verkehr (VöV). Als politische Organisation vertritt der VöV die Interessen der Mitgliedunternehmen in regulatorischen Fragen.

### SBBagil2020 für mehr Flexibilität und kurze Wege.

Mit dem 2016 lancierten Programm **RailFit20/30** hat die SBB im vergangenen Jahr Kosten gespart und die Produktivität verbessert. Per Ende 2017 sind 785 Millionen Franken eingespart worden, davon 512 Millionen Franken beim operativen Aufwand Dritter und 273 Millionen Franken bei Investitionen. Bei der SBB und in der Branche reift damit die Überzeugung, dass die Effizienzsteigerung im Gesamtsystem Bahn weiter vorankommt. Dies ist vor allem nötig, um für unsere Kunden das Preis-Leistungs-Verhältnis weiter zu verbessern und um die öffentlichen Mittel zu schonen, etwa beim Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr oder bei der Produktivität der Infrastruktur.

Und die Zeit ist reif, den nächsten Schritt zu machen. Mit dem Ende 2017 lancierten Programm **SBBagil2020** wollen wir die SBB stärker auf die Kunden ausrichten und sie auf die weiter zunehmende Dynamik im Wettbewerb und in der Regulation vorbereiten: Handlungsspielräume für Führungskräfte und Mitarbeitende mit klaren Verantwortlichkeiten, direkten Entscheidungswegen und weniger Abstimmungen, eine Stärkung von Regionen und Projektleitenden und mehr gegenseitiges Vertrauen sind zentrale Hebel, um das sich rasch verändernde Umfeld mitgestalten zu können.

### Die Menschen ins Zentrum stellen.

Auch wenn wir mitten in einem tief greifenden gesellschaftlichen, technologischen und regulatorischen Wandel stehen: Wir sind überzeugt, dass die SBB auch in Zukunft ein wichtiger Faktor für die Standortattraktivität der Schweiz sein wird.

Die Herausforderungen sind gross: So gehen Experten davon aus, dass die 10-Millionen-Schweiz Realität wird. Dieses Wachstum lässt sich mit Ausbauten alleine nicht bewältigen. Vielmehr gilt es, die Chancen des technologischen Wandels zu nutzen, um das Bahnsystem effizienter zu betreiben: mit neuen, massgeschneiderten Angeboten, einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis für unsere Kunden, mit einer effizienten Bahntechnik, mit innovativen Lösungen und ganzheitlichen Arealentwicklungen.

Vor allem aber wollen wir die Menschen ins Zentrum stellen: Die persönliche Beratung, der persönliche Kundenkontakt und auch das Wohl unserer Mitarbeitenden sind zentral. Gemeinsam leisten wir auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag an die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes.

# 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, Kompetenzen, Leistung und Entlohnung ein.

## Rechtsform und Konzernstruktur.

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 so weit wie möglich an der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (2016) sowie am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2016). Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.

### Rechtsform.

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 114). 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 per 31. Dezember 2017 9 Mrd. Franken und ist eingeteilt in 180 Mio. Namenaktien mit einem Nennwert von je 50 Franken. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt weder ein genehmigtes noch ein 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 an der Generalversammlung zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben derjenigen von Art. 7 Abs. 3 des SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Organigramm (31. Dezember 2017).

<b>Verwaltungsrat</b> <b>Monika Ribar</b> , Präsidentin des Verwaltungsrats								Interne Revision <b>Stefan Raimann</b>		
<b>Chief Executive Officer</b> <b>Andreas Meyer</b>										
Konzernleitung	<b>Personenverkehr</b> <b>Jeannine Pilloud</b> ab 1. 1. 2018 <b>Anton Häne</b>	<b>Immobilien</b> <b>Jürg Stöckli</b>	<b>SBB Cargo</b> <b>Nicolas Perrin</b>	<b>Infrastruktur</b> <b>Philippe Gauderon</b>	<b>Finanzen</b> <b>Christoph Hammer</b>	<b>Human Resources</b> <b>Markus Jordi</b>	<b>Informatik</b> <b>Peter Kummer</b>	<b>Kommunikation</b> <b>Kathrin Amacker</b>		
	Verkehr Regionen*	Portfolio-management	Vertrieb Produktion	Fahrplan und Netzdesign	Corporate Accounting	Culture and Leadership	Solution Center Personenverkehr	Integrierte Kommunikation	Unternehmensentwicklung	
	Operating	Development	Asset Management	Anlagen und Technologie	Corporate Controlling	Bildung SBB	Solution Center Infrastruktur	Personenverkehr	Sicherheit und Qualität	
	Verkehrsmanagement	Bewirtschaftung	Finanzen	Projekte Instandhaltung	Corporate Performance Management	Sourcing, Recruiting & Talents	Solution Center Cargo, Konzernbereiche, ICT	Immobilien	Recht und Compliance	
	Vertrieb und Services	Immobilienrechte	Human Resources	Betrieb	Corporate Treasury	HR-Beratung & Personalpolitik	Workplace	Infrastruktur		
	Finanzen	Facility Management	Unternehmensentwicklung	Einkauf, Supply Chain, Produktion	Corporate Treasury	Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales	Solution Center Finanzen, HR, Immobilien	Public Affairs und Regulation*		
	Human Resources	Finanzen	Qualität, Sicherheit und Umwelt	Energie	Prozess- und Projektmanagement	Topkader und Konzernbereiche	Software Engineering	Strategisches Marketing und Nachhaltigkeit		
	Unternehmensentwicklung	Marketing und Kommunikation		Finanzen	Versicherungsmanagement	Unternehmensentwicklung	Operations Management	Markenführung/-Erlebnis		
	Öffentliche Sicherheit*	Recht, Compliance und Beschaffung		Human Resources	Corporate Risk Management	Shared Service Center	Digitalisierung und Architektur	Customer Experience		
		Qualität und Sicherheit		Unternehmensentwicklung	Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt	Shared Service Organisation	Security & Risk Management			
				Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt	SmartRail 4.0	Supply Chain Management				

\* Berichterstattungsrecht/-pflicht an den CEO



Von links nach rechts: Pierre-Alain Urech, Erich Ammann, Georg Kasperkovitz, Alexandra Post Quillet, Beat Schwab, Daniel Trolliet, Monika Ribar, Peter Siegenthaler, Fabio Pedrina

## Verwaltungsrat.

Am 31. Dezember 2017 setzte sich der Verwaltungsrat der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen. Der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele, erstattet dem Bundesrat Bericht über deren Erreichung und stellt ihm die zur Überprüfung notwendigen Informationen zur Verfügung. Darüber hinaus kommen dem Verwaltungsrat die unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben nach Obligationenrecht sowie nach dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) zu.

Der Verwaltungsrat hat gestützt auf Art. 716, Art. 716a und 716b des Schweizerischen Obligationenrechts, auf Art. 12 SBBG sowie Art. 6.8 der Statuten der SBB vom 9. Juni 2011 sein Organisationsreglement (OGR) total revidiert. Gremienläufe werden verkürzt, was schnellere Entscheide ermöglicht. Gleichzeitig schafft das revidierte OGR klarere Verantwortlichkeiten, höhere Transparenz und grössere Handlungsspielräume. Zudem basiert das Delegationsprinzip auf dem Vertrauen in konsequente, selbst gesteuerte Orientierung an Performance mit hoher Ambition, mit eigeninitiativer Übernahme von Verantwortung sowie mit Ausschöpfen und Gewähren von Handlungsspielräumen.

### Mitglieder des Verwaltungsrats.

Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2017 wurde diese zum einen durch Daniel Trolliet wahrgenommen. Der bisherige zweite Personalvertreter, Andrea Hämmerle, trat aufgrund der statutarischen Altersgrenze auf die Generalversammlung 2017 zurück und wurde auf Vorschlag der Personalverbände durch Fabio Pedrina abgelöst.

Die nachstehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2017, 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 wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate per 31. Dezember 2017.

### Monika Ribar (1959, CH)

Verwaltungsratspräsidentin seit 15. Juni 2016, Mitglied seit 2014, lic. oec. HSG, Ökonomin, Vorsitzende des Risk- und Compliance-Ausschusses, des Ausschusses Politischer Dialog sowie des Ausschusses Präsidium/Interessenbindung, Mitglied des Prüfungsausschusses, des Personal- und Organisationsausschusses und des Ausschusses Infrastruktur.

Wesentliche Mandate: Sika AG, Baar, Mitglied, Präsidentin Audit Committee | Chain IQ Group AG, Zürich, Mitglied | Lufthansa AG, Frankfurt a. M. (D), Mitglied | «Innosuisse», Schweizerische Agentur für Innovationsförderung, Bern, Mitglied des Innovationsrats | WORLD MINDS Foundation, Zürich, Mitglied des Executive Advisory Board.

### Peter Siegenthaler (1948, CH)

Vizepräsident seit 15. Juni 2016, Mitglied seit 2010, lic. rer. pol., Vorsitzender des Prüfungsausschusses, Mitglied des Ausschusses Politischer Dialog und des Ausschusses Präsidium/Interessenbindung.

Wesentliche Mandate: Berner Kantonalbank AG, Bern, Mitglied | Schweizer Kulturstiftung Pro Helvetia, Zürich, Mitglied des Stiftungsrats.

### Erich Ammann (1957, CH)

Mitglied seit 15. Juni 2016, Betriebsökonom HWV, CFO und Konzernleitungsmitglied des Schindler-Konzerns, Mitglied des Prüfungsausschusses.

Wesentliche Mandate: Schindler Aufzüge AG, Ebikon, Präsident.

### Georg Kasperkovitz (1966, A)

Mitglied seit 15. Juni 2016, Dr. techn., MBA, CEO Consumer Packaging, Mondi Group. Mitglied des Ausschusses Infrastruktur.

Keine wesentlichen Mandate.

### Fabio Pedrina (1954, CH)

Personalvertreter, Mitglied seit 2. Mai 2017, lic. oec. publ. Uni ZH und Raumplaner ETHZ-NDS/FSU/REG-A, Mitinhaber der Studio Habitat.ch SA, Bellinzona, Mitglied des Ausschusses Politischer Dialog.

Wesentliche Mandate: Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), Locarno, Mitglied.

**Alexandra Post Quillet** (1967, CH)

Mitglied seit 2012, lic. oec., Teilhaberin der Crescendo Marketing Unternehmensberatung, Vorsitzende des Personal- und Organisationsausschusses, Mitglied des Risk- und Compliance-Ausschusses.

Wesentliche Mandate: HUG AG, Malters, Mitglied | Schenk SA, Rolle, Mitglied | Landolt & Cie, Lausanne, Mitglied | SwissBoard-Forum, Bern, Vorstandsmitglied.

**Beat Schwab** (1966, CH)

Mitglied seit 15. Juni 2016, Dr. rer. pol., VR-Präsident, Schwab & Kuster AG, Mitglied des Prüfungs- sowie des Personal- und Organisationsausschusses.

Wesentliche Mandate: Zug Estates Holding AG, Zug, Präsident | Varia US Properties AG, Zug, Mitglied | CSAM (Schweiz) AG, Zürich, Mitglied | pom+ consulting AG & pom+ Group AG, Zürich, Vizepräsident.

**Daniel Trolliet** (1954, CH)

Personalvertreter, Mitglied seit 2011, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses und des Risk- und Compliance-Ausschusses.

Wesentliche Mandate: Fondation Général Henri Guisan, Pully, Mitglied des Stiftungsrats | Grossrat Kanton Waadt.

**Pierre-Alain Urech** (1955, CH)

Mitglied seit 2015, CEO Gruppe Romande Energie SA, Morges, Vorsitzender des Ausschusses Infrastruktur und Mitglied des Risk- und Compliance-Ausschusses.

Wesentliche Mandate: Verwaltungsratspräsident bei sechs Gesellschaften im Energiebereich in der französischsprachigen Schweiz (Romande Energie Commerce SA, Morges | Romande Energie Services SA, Morges | Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. [FMHL], Château-d'Oex | Forces Motrices de l'Avançon SA [FMA SA], Bex | Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA, Bourg-Saint-Pierre | DransEnergie SA, Orsières) | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD SA), Villars-sur-Ollon, Mitglied | regioGrid (Verband kantonaler Elektrizitätsunternehmen), Aarau, Vorstandsmitglied.

**Weitere Tätigkeiten.**

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Konzernleitung deklarieren ihre Interessenbindungen nach dem Prinzip der Selbstdeklaration. Der Personal- und Organisationsausschuss stellt sicher, 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. Fabio Pedrina arbeitet u. a. als Ortsplaner einiger Tessiner Gemeinden entlang der SBB Strecken. Romande Energie SA, bei der P.-A. Urech CEO ist, betreibt und unterhält einige Energie-Übertragungslinienabschnitte, die auch die SBB benutzt. In keinem der beiden Fälle liegt ein Interessenkonflikt vor, und bei Bedarf werden die Ausstandsregeln angewandt.

Die übrigen Mitglieder standen persönlich nicht in geschäftlichen Beziehungen zur SBB (z. B. als Lieferant, Kreditgeber).

**Wahl und Amtszeit.**

Der Verwaltungsrat und die Verwaltungsratspräsidentin werden von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt. Die Generalversammlung wählt die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Verwaltungsrats. Im Übrigen konstituiert sich der Verwaltungsrat selbst. 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 2018 statt.

### Interne Organisation.

Der Verwaltungsrat wählt den Vizepräsidenten, die Vorsitzenden der Ausschüsse des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder. Der Verwaltungsrat bezeichnet einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht. Im Rahmen der Revision des Organisationsreglements hat der Verwaltungsrat seinen Ausschüssen ebenfalls Beschlusskompetenz in einzelnen Geschäften übertragen, die nicht unentziehbare oder unübertragbare Aufgaben betreffen.

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 2017 neun ordentliche Sitzungen und zwei Klausursitzungen ab.

Es bestehen folgende vorbereitende Ausschüsse: Prüfungsausschuss (vier Sitzungen im Geschäftsjahr), Personal- und Organisationsausschuss (fünf Sitzungen im Geschäftsjahr), Risk- und Compliance-Ausschuss (zwei Sitzungen im Geschäftsjahr), der Ausschuss Infrastruktur (eine Sitzung im Geschäftsjahr), der Ausschuss Präsidium und Interessenbindungen (eine Sitzung im Geschäftsjahr) sowie der Ausschuss Politischer Dialog (drei Sitzungen im Geschäftsjahr). Die Präsidentin 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 Jahresprüfprogramms der Internen Revision). Er beurteilt im Auftrag des Verwaltungsrates die Unabhängigkeit und die Leistung der internen und der externen Revisionsstelle. Der Leiter der Internen Revision nimmt an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss 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 Massnahmencontrollings 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 Risk- und Compliance-Ausschuss mit dem jährlich erstatteten «Legal & Compliance»-Report. Der Leiter der Internen Revision sowie die Leiterin des Corporate Risk Management nehmen an den Sitzungen des Risk- und Compliance-Ausschusses teil.

Der Personal- und Organisationsausschuss behandelt die VR-Geschäfte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wahl bzw. der Abberufung von Konzernleitungsmitgliedern sowie mit deren Entlohnung (inkl. Anstellungsbedingungen und Ausrichtung von Leistungskomponenten) stehen. Ferner behandelt er alle das Personal betreffenden Geschäfte (z. B. 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 behandelte 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 Aufgaben dieses Ausschusses nimmt der Verwaltungsrat künftig selbst wahr oder delegiert sie an einen Ad-hoc-Ausschuss. Der Ausschuss Infrastruktur wurde im Rahmen der Revision des Organisationsreglements auf Ende 2017 aufgehoben.

Der Ausschuss Präsidium/Interessenbindung befasste sich mit den deklarierten Interessenbindungen der Mitglieder des Verwaltungsrates der SBB. Er führte den Deklarationsprozess für Interessenbindungen durch und überwachte die Einhaltung des Verhaltenskodexes. Ab 2018 wird der Personal- und Organisationsausschuss die Aufgaben des Ausschusses Präsidium/Interessenbindung übernehmen, weshalb auch dieser Ausschuss bei der Revision des Organisationsreglements aufgehoben wurde.

Gleichzeitig mit der Revision des Organisationsreglements und seiner Anhänge (insb. Kompetenzordnung und Reglemente der Ausschüsse) hat der Verwaltungsrat ebenfalls den Verhaltenskodex des VR SBB revidiert. Die wesentlichste Anpassung ist, dass die VR-Mitglieder sämtliche VR- und weitere Mandate vor deren Annahme der Verwaltungsratspräsidentin (VRP) melden müssen. Diese selbst hat dem Vorsteher des UVEK darüber Rechenschaft abzulegen. Dies soll eine frühzeitige Abklärung von möglichen Interessenkonflikten und Reputationsrisiken ermöglichen. Der jährliche Deklarationsprozess betreffend Interessenbindungen, der als Basis für den Bericht zur Corporate Governance im Jahresbericht dient, wird neu durch den Personal- und Organisationsausschuss (PA) gesteuert.

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. Ausserdem führt er einmal jährlich eine Selbstevaluation durch.

### Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 12 Abs. 1 SBBG und den Statuten die Geschäftsführung an die Konzernleitung delegiert. Die Kompetenzen beider Führungsorgane sind im Organisations- und Geschäftsreglement festgelegt. Darin sind die von Gesetzes wegen unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben des Verwaltungsrates beschrieben und diejenigen Entscheidungen festgelegt, für die sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Der VR hat im Jahr 2017 das Organisations- und Geschäftsreglement überarbeitet und auf den 1. Januar 2018 ein neues Organisationsreglement in Kraft gesetzt.

### Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

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

- Performance Cockpit: institutionalisierte finanzielle Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns und ein monatliches Latest Estimate über die Erreichung der Budgetvorgaben;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP);
- langfristige Unternehmensperspektive;
- Zielsystem für alle geschäftsrelevanten Einheiten, differenziert nach abteilungsberechtigten und nicht abteilungsberechtigten Bereichen;
- kulturelle Entwicklungsleitlinien als Basis für die Ausgestaltung der Organisation;
- 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;
- Genehmigung des Massnahmencontrollings;
- Kenntnisnahme des «Legal & Compliance»-Report;
- 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 der Präsidentin des Verwaltungsrates unterstellt und damit von der operativen Leitung des Konzerns unabhängig. Die Interne Revision erstattet dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses laufend Bericht.

### Risikomanagement.

Die SBB betreibt ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrates und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risk-Management. 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 Risk- und Compliance-Ausschuss 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 gemäss Art. 961c OR im Anhang zur Konzernrechnung berichtet.

### Compliance.

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 SBB («Code of Conduct») sind die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln festgelegt, die für alle Mitarbeitenden, Kunden und Lieferanten gleichermassen verbindlich sind. Tatsächliche oder vermutete Verstösse von internen, aber auch von externen Personen können vertraulich der Compliance-Meldestelle oder auch anonym über ein sicheres, webbasiertes System gemeldet werden. Mit dem Compliance-Management-System (CMS) stellt die SBB die wirksame Regel- und Gesetzeskonformität sicher.



Von links nach rechts: Philippe Gauderon, Jürg Stöckli, Nicolas Perrin, Kathrin Amacker, Markus Jordi, Peter Kummer, Andreas Meyer, Jeannine Pilloud, Christoph Hammer

## Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung. Die Konzernleitung, vertreten durch den CEO, ist dem VR gegenüber für den Gesamterfolg des Konzerns verantwortlich und wirkt bei der langfristigen Entwicklung der SBB mit. Die Konzernleitung besteht aus neun Mitgliedern, die vom Verwaltungsrat gewählt werden. Sie sind für die operative Führung ihres jeweiligen Verantwortungsbereichs zuständig.

Der CEO führt den Vorsitz in der Konzernleitung. Er ist dem Verwaltungsrat gegenüber für den Gesamterfolg der SBB und damit für die Gesamttätigkeit und für die effiziente und effektive Arbeitsweise der Konzernleitung verantwortlich. Er vertritt die Anträge und Anliegen der Konzernleitung in der Regel gemeinsam mit dem verantwortlichen Konzernleitungsmitglied gegenüber dem Verwaltungsrat.

### Mitglieder der Konzernleitung.

Die Aufstellung in diesem Kapitel gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2017, 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 wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

### Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2017 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

### Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung besteht aus dem CEO, den Leitern der Divisionen Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr, Infrastruktur sowie der Fachführungen Finanzen, Personal, 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 und Compliance ausserhalb der Konzernleitung. Supply Chain Management wird durch den CFO geführt.

#### Andreas Meyer (1961, CH)

CEO seit 2007, lic. iur., Rechtsanwalt, MBA INSEAD Fontainebleau (F), 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.

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Präsident | Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Vorstands- und Ausschussmitglied | LITRA, Vorstandsmitglied | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Mitglied | IMP HSG – Institut für Systemisches Management und Public Governance, Mitglied geschäftsleitender Ausschuss | digitalswitzerland, Member of the Steering Committee.

#### 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.

Wesentliche Mandate: Schweiz Tourismus, Zürich, Vorstandsmitglied | Mitglied des Tourismusrates des Kantons GR | Elvetino AG, Zürich, Präsidentin | öV Pricing- und Vertriebssystem Gesellschaft AG (öPVG), Bern, Präsidentin | STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich, Mitglied | LITRA, Vorstandsmitglied | CH-direkt, Präsidentin | Strategischer Ausschuss direkter Verkehr (StAD), Präsidentin.

**Jürg Stöckli** (1969, CH)

Leiter Immobilien seit 2010, lic. iur., Försprecher, Executive MBA Universität St. Gallen. Zuletzt Chief Operating Officer der Privera AG. Vor 2007 Leiter Recht und Beschaffung und Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Immobilien.

Wesentliche Mandate: smeyers Holding AG, Emmen, Mitglied | Grosse Schanze AG, Bern, Vizepräsident | Elvetino AG, Zürich, Vizepräsident | Verband der Immobilien-Investoren VII, Mitglied.

**Nicolas Perrin** (1959, CH)

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

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Mitglied | HPC, Hamburg Port Consulting, Hamburg, Mitglied des Aufsichtsrates | Xrail SA, Brüssel, Vizepräsident | HUPAC Intermodal AG, inkl. Termini SA, Chiasso, Mitglied | HUPAC AG, Chiasso, Mitglied | RAlpin, Olten, Vizepräsident | SBB Cargo International AG, Olten, Präsident | LITRA, Vorstandsmitglied.

**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 Vizepräsident des Bundesamtes für Verkehr (BAV).

Wesentliche Mandate: BLS Netz AG, Bern, Mitglied | LITRA, Vorstandsmitglied | ÖBB-Infrastruktur AG, Wien, Mitglied des Aufsichtsrates.

**Christoph Hammer** (1970, CH)

CFO seit 2017, Betriebsökonom HWV und Weiterbildung am Institut für Management Development IMD in Lausanne. Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers als Associate Partner und Direktor, Starbucks Schweiz/Österreich, CFO und stellvertretender CEO, Leiter des weltweiten Gruppen-Controllings bei Hilti, CFO der Region Nord-europa Hilti und von Hilti Grossbritannien sowie CFO von Hilti Schweiz.

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Mitglied | FC St. Gallen Event AG und FC St. Gallen AG, St. Gallen, Mitglied.

**Markus Jordi** (1961, CH)

Leiter Human Resources seit 2007, lic. iur. Zuvor Leiter Human Resources Schweiz der Basler Versicherungen und Mitglied der Direktion sowie ab 2006 Leiter Corporate Human Resources der Bâloise Holding.

Wesentliche Mandate: Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Member of the HR directors conference und Member of the Steering Committee European Sectoral Social Dialogue | Schweizerischer Arbeitgeberverband, Vorstandsmitglied.

**Peter Kummer** (1965, CH)

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

Wesentliche Mandate: Swiss Sign AG, Glattbrugg, Präsident.

**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.

Wesentliche Mandate: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, Mitglied.

## Entschädigungen.

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 wird 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 setzt sich aus einem fixen Grundsalar, einer erfolgs- und leistungsabhängigen Prämie sowie einer Spesenpauschale zusammen. 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 bzw. Lebenspartnerinnen und -partner. Für den CEO besteht zusätzlich zur Pensionskasse SBB eine Risikoversicherung gegen die wirtschaftlichen Folgen von Invalidität und Tod.

Der Verwaltungsrat setzt Ziele fest und genehmigt die Zielerreichung der Konzernleitungsmitglieder und die darauf abgestützten Leistungs- und Erfolgsprämien für das vorangegangene Geschäftsjahr. Die Entschädigungen der Verwaltungsrats- und Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings an den Bund rapportiert.

Bei der Festsetzung der Entschädigungen für die Konzernleitung berücksichtigt der Verwaltungsrat das unternehmerische Risiko, die Grösse des Verantwortungsbereichs sowie die Kaderlohnverordnung des Bundes. Die Entschädigungen, die die Mitglieder der Konzernleitung der SBB erhalten, sind nach transparenten, nachvollziehbaren und vom Verwaltungsrat der SBB gestützten Kriterien definiert. Diese sind marktgerecht, angemessen und fair.

Der Bundesrat hat sich am 23. November 2016 «für eine Stärkung seiner Steuerungsmöglichkeiten bei Vergütungen der obersten Kader in den bundesnahen Unternehmen und Anstalten» ausgesprochen. Er hat die Verwaltungsräte der bundesnahen Unternehmen beauftragt, spätestens an den ordentlichen Generalversammlungen 2018 eine Anpassung der Statuten zu beantragen. Damit soll der Generalversammlung die Kompetenz eingeräumt werden, jährlich im Voraus eine Obergrenze für den Gesamtbetrag der Honorare des obersten Leitungsorgans sowie dessen Vorsitz (gesondert) und eine Obergrenze für den Gesamtbetrag der Entlohnung der Geschäftsleitung festzulegen. Ausserdem ist in den Statuten zu verankern, dass bei den Geschäftsleitungsmitgliedern der variable Lohnanteil höchstens 50 Prozent und die Nebenleistungen höchstens 10 Prozent des fixen Basissalärs betragen dürfen. Der Maximalbetrag der Nebenleistungen wird innerhalb dieser Limite durch den Verwaltungsrat festgelegt.

Der Verwaltungsrat der SBB wird diesen Bundesratsbeschluss fristgerecht umsetzen.

### Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

An ausgetretene 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 vier 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, Organdarlehen.

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

### Höchste Gesamtentschädigungen.

Die Entschädigung für die Verwaltungsratspräsidentin und für den CEO entspricht je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Entschädigungen im Berichtsjahr.

#### Verwaltungsrat

CHF	2017	2016
<b>Alle Mitglieder des Verwaltungsrates</b>		
Honorare	810 834	835 416
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	96 074	100 170
Spesenpauschale	79 083	80 250
GA	80 560	76 600
Gesamtentschädigung	1 066 551	1 092 436

#### Verwaltungsratspräsidentin

Honorar	225 000	243 750
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	22 500	22 640
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	9 155	7 666
Gesamtentschädigung	279 155	296 556

#### Vizepräsident

Honorar	90 000	90 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	13 000	7 500
Spesenpauschale	7 000	7 000
GA	9 155	8 890
Gesamtentschädigung	119 115	113 390

#### Übrige sieben Mitglieder des Verwaltungsrates

Honorare	495 834	501 666
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	60 574	70 030
Spesenpauschalen	49 583	50 750
GA	62 250	60 044
Gesamtentschädigung	668 241	682 490

#### Konzernleitung

CHF	2017	2016
<b>Alle Mitglieder der Konzernleitung</b>		
Fixes Grundsalar	3 363 035	3 437 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 500 486	1 839 744
Spesenpauschalen	177 327	178 800
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	300 000	300 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	70 551	71 044
Gesamtentschädigung	5 430 904	5 846 093

#### CEO

Fixes Grundsalar	600 000	600 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	288 750	336 270
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	60 000	60 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	13 780	10 596
Gesamtentschädigung	1 007 235	1 051 571

## Revisionsstelle.

### Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

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 sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Die Honorare der Revisionsstelle für die gesetzlichen Prüfungen betragen für das Berichtsjahr insgesamt 923 000 Franken (Vorjahr 1 082 500 Franken). Für zusätzliche revisionsnahe Dienstleistungen hat Ernst & Young AG während des Berichtsjahres 270 000 Franken (Vorjahr null) in Rechnung gestellt.

### 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.

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;
- Festlegung der Statuten der SBB;
- Genehmigung des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts inkl. Jahres- und Konzernrechnung und der Gewinnverwendung durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Wahl bzw. Abwahl der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Entlastung der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- regelmässige Berichterstattungen an UVEK/EFD.

# Nachhaltigkeitsbericht.

## Nachhaltigkeit bei der SBB.

«Die Digitalisierung wird den Alltag unserer Kunden vereinfachen, das Preis-Leistungs-Verhältnis für sie verbessern und unsere Arbeit unterstützen. Dazu bietet sie auch viele Chancen für die Nachhaltigkeit. So können dank smarterer Ausnutzung unserer Schienenkapazität bis zu 30 Prozent mehr Züge unterwegs sein, ohne dass wir teure und ressourcenintensive Ausbauten vornehmen müssen. Unsere Züge werden intelligenter und benötigen weniger Strom für die gleiche Leistung. Gleichzeitig ist es mir wichtig, dass unsere Mitarbeitenden die Digitalisierung mittragen. Dazu erarbeiten wir gemeinsam Perspektiven. Wir wollen die Digitalisierung nutzen, um auch in Zukunft eine starke und nachhaltige Bahn zu sein und die Mobilität der Zukunft zu gestalten.»

Andreas Meyer, CEO

## Unser Nachhaltigkeitsverständnis.

Die SBB bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmensführung. Sie berücksichtigt bei allen Entscheiden ihre wirtschaftliche, soziale und ökologische Verantwortung gegenüber den Kunden, den Mitarbeitenden und der Schweiz. Durch ihr Angebot und ihr Engagement steigert sie die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und leistet einen Beitrag zu ihrer nachhaltigen Entwicklung. Konkret heisst das: Die SBB ...

- bietet ihren Kunden einfache, sichere und umweltfreundliche Transportlösungen sowie eine Tür-zu-Tür-Mobilität mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis.
- gestaltet ihr Angebot barrierefrei.
- beschafft und setzt ihre Ressourcen effizient, verantwortungsvoll und umweltschonend ein und strebt eine Kreislaufwirtschaft an.
- bietet ihren Mitarbeitenden attraktive Arbeitsbedingungen und unterstützt sie in ihrer beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung sowie in ihrer Gesundheit.

## Strategische Stossrichtungen und Handlungsfelder.

102-46

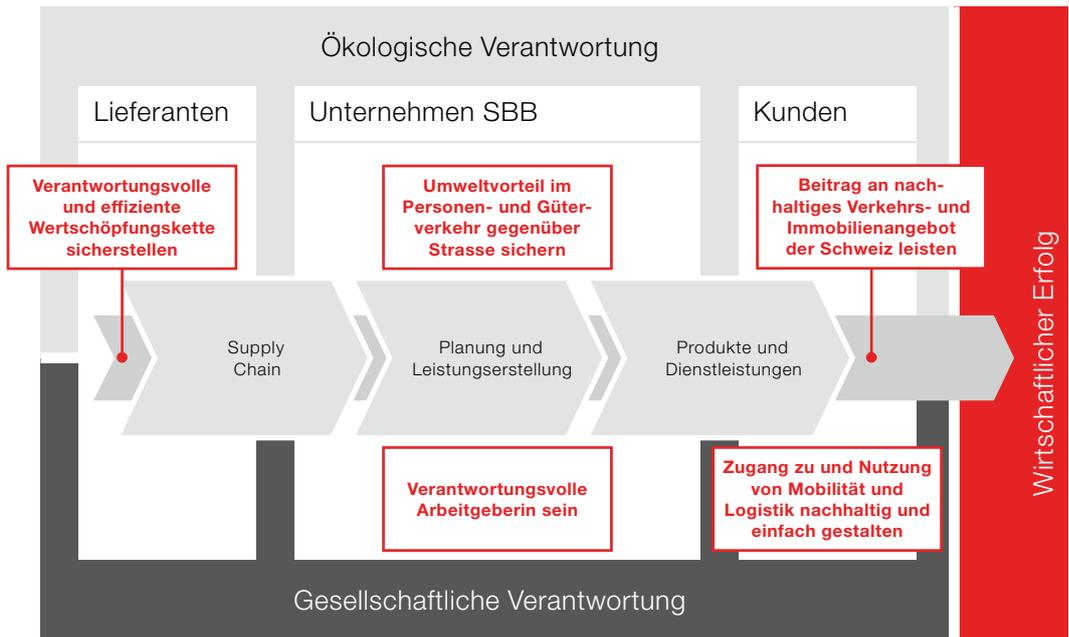
Um ihren Nachhaltigkeitsvorteil zu erhalten und als nachhaltige Anbieterin zur ersten Wahl für Transport- und Mobilitätslösungen von Tür zu Tür zu werden, hat die SBB in Abstimmung mit internen Stakeholdern fünf strategische Stossrichtungen festgelegt. Diese fünf Stossrichtungen leiten sich vom Nachhaltigkeitsverständnis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

Die SBB ...

- stellt eine verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicher.
- sichert den Umweltvorteil im Personen- und Güterverkehr gegenüber der Strasse.
- ist eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.
- gestaltet den Zugang zu und die Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach.
- leistet einen Beitrag an das nachhaltige Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz.

102-46

## Nachhaltigkeit entlang der Wertschöpfungskette.



Um den wirtschaftlichen Erfolg langfristig zu sichern, muss die SBB ihre finanziellen Mittel effizient einsetzen. Deshalb hat sie bei der Überarbeitung der Nachhaltigkeitsstrategie Ende 2016 neu das Handlungsfeld Lebenszyklusbetrachtung aufgenommen. Alle weiteren finanziell relevanten Gesichtspunkte werden durch die Finanzstrategie abgedeckt.

Den fünf strategischen Stossrichtungen der Nachhaltigkeitsstrategie sind Handlungsfelder zugeteilt. Diese Felder sind einerseits für die SBB Kunden von hoher Relevanz. Andererseits tragen sie entscheidend dazu bei, den Nachhaltigkeitsvorteil der SBB zu erhalten.

102-46

## Handlungsfelder konkretisieren die strategischen Stossrichtungen.

Verantwortung Kreislaufwirtschaft ▽	Verantwortung Umwelt ▽	Verantwortung Arbeitgeberin ▽	Verantwortung Kunden ▽	Verantwortung Gesellschaft ▽
Verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicherstellen	Umweltvorteil im Personen- und Güterverkehr gegenüber Strasse sichern	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein	Zugang zu und Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach gestalten	Beitrag an nachhaltiges Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz leisten
Nachhaltige Beschaffung	Klimaschutz	Attraktive Arbeitsbedingungen	Kombinierte Mobilität	Nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung
Abfall- und Wertstoffmanagement	Energie	Gesunde Mitarbeitende	Grüne Innovationen	Optimierung Pendlerströme
Lebenszyklusbetrachtung	Naturschutz	Arbeitssicherheit	Barrierefreiheit	
	Lärmschutz		Betriebssicherheit	
			Sicherer Bahnzugang	

## Überprüfung der Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Konzernleitung hat die Nachhaltigkeitsstrategie 2017–2020 im November 2016 verabschiedet. Bei der Erarbeitung der neuen Strategie wurden die Handlungsfelder der alten Strategie 2014–2016 im Austausch mit internen und externen Stakeholdern überprüft. Fachspezialisten aus allen Divisionen waren dabei vertreten. Eine schriftliche Befragung nahm die Ansichten von rund 150 Nachhaltigkeitsambassadoren auf. In die Strategie flossen zudem die Erkenntnisse mehrerer Kundenumfragen ein. Das Grundgerüst der alten Strategie erwies sich als weiterhin gültig und solide. Die wirtschaftliche Dimension erhielt jedoch mehr Gewicht; zudem flossen Themen wie die Lebenszyklusbetrachtung und die nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung in die neue Strategie ein.

## Übersicht: Fortschritt bei der Erreichung strategischer Ziele.

Stossrichtung	Strategische Ziele	Fortschritt Strategieumsetzung
Nachhaltige Beschaffung	Bis 2020 will die SBB warengruppenspezifische ökologische und soziale Gesichtspunkte in allen Warengruppenstrategien berücksichtigen. Sie plant, bis 2020 Top- und Risiko-Lieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien zu beurteilen sowie Einkäufer systematisch zu ökologischen und sozialen Themen zu schulen.	↗
Abfall- und Wertstoffmanagement	Die SBB beabsichtigt, bis 2020 Transparenz im Kreislauf von spezifischen Stoffgruppen zu schaffen. Sie will ausgewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit poolen, trennen und mit Maximalerlös verkaufen. Sie plant, den Recyclinganteil der Abfälle ohne Gleisaushub zu erhöhen.	↗
Lebenszyklusbetrachtung	Bis 2020 analysiert die SBB Stand und Potenzial der Lebenszyklusbetrachtung im Unternehmen und setzt Massnahmen in einem Pilotprojekt um. Bei positivem Ergebnis weitet sie die Lebenszyklusbetrachtung auf weitere relevante Bereiche respektive Warengruppen aus.	↗
Klimaschutz	Die SBB trägt aktiv zum Klimaschutz bei und halbiert bis 2025 ihre CO <sub>2</sub> -Emissionen gegenüber 1990. Bis 2020 reduziert sie ihre CO <sub>2</sub> -Emissionen um 46 Prozent und spart rund 71 200 Tonnen CO <sub>2</sub> ein.	↑
Energie	Die SBB will 20 Prozent ihres für das Jahr 2025 prognostizierten Jahresenergieverbrauchs einsparen, was 600 Gigawattstunden (GWh) entspricht. Zusätzlich will sie den 50-Hz-Strom ab 2019 sowie den Bahnstrom ab 2025 vollständig aus erneuerbaren Quellen beziehen. Sie plant, bis 2030 30 GWh Haushaltsstrom durch Photovoltaik sowie 95 GWh Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.	↗
Naturschutz	Bis 2020 realisiert die SBB neben dem regulären Unterhalt und den Ausgleichsmassnahmen in Zusammenarbeit mit den Kantonen zwei zusätzliche Naturschutzprojekte. Die Umsetzung des ersten Projekts ist für 2018 vorgesehen.	↗
Lärmschutz	Die SBB erarbeitet die Ziele und die Massnahmenplanung der zweiten Etappe des FinöV-Programms zusammen mit dem BAV. Die Ergebnisse bilden die Grundlage dazu, die konkrete Umsetzung für die kommenden Jahre festzulegen.	↗
Attraktive Arbeitsbedingungen	Bis 2020 hält die SBB ihre Rangierung in der Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität, steigert die Identifikation der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen, erhöht den Frauenanteil und fördert die Vielfalt in der Verteilung der Landessprachen insbesondere im Management.	↗
Gesunde Mitarbeitende	Bis 2020 bleiben die Kennzahlen hinsichtlich der relevanten Kriterien (Anzahl Fehlertage pro Vollzeitstelle, Erschöpfung, arbeitsbezogene Gesundheit und «organisationale Resilienz») stabil.	↗
Arbeitssicherheit	Bis 2020 senkt die SBB die Anzahl der Berufsunfälle um rund fünf Prozent.	→
Kombinierte Mobilität	Bis 2020 steigert die SBB dank fortschrittlichen, attraktiven Angeboten im Bereich der Tür-zu-Tür-Mobilität ihren induzierten Verkehrsertrag auf mindestens 106 Millionen Franken pro Jahr sowie den Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität auf 380 Millionen Franken.	→
Grüne Innovationen	Bis 2020 will die SBB jährlich ein neues Innovationsprojekt oder ein neues grünes Produkt in der Pilotphase umsetzen.	↗
Barrierefreiheit	Bis 2020 nutzen Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, alle Dienstleistungen der SBB möglichst autonom und diskriminierungsfrei. Die für Kunden relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sind barrierefrei.	→
Betriebssicherheit	Bis 2020 will die SBB die Sicherheitskennzahl des Konzerns, ein Index aus Arbeits-, Rangier- und Zugunfällen, um 15 Prozent verbessern.	↗
Sicherer Bahnzugang	Bis 2020 will die SBB die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im sicherheitspolizeilichen Bereich möglich machen. Der Bestand der Einsatzkräfte ist der Sicherheitslage angepasst.	↗
Nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung	Die SBB plant ihr Angebot nachhaltig und berücksichtigt die Lebenszykluskosten, die Auswirkungen auf die Verkehrsströme, die Interessen der Umwelt, den Energie-, Flächen- und Materialverbrauch sowie soziale Kriterien. Sie will strategische Konzepte zu einem frühen Zeitpunkt mittels Kriterien entlang der Nachhaltigkeitsstrategie bewerten – und in der Folge die Ergebnisse der Bewertung in einem Pilotversuch erproben.	↗
Optimierung der Pendlerströme	Bis 2020 ist das jährliche Nachfragewachstum zu Nebenverkehrszeiten grösser als zu Hauptverkehrszeiten.	↘

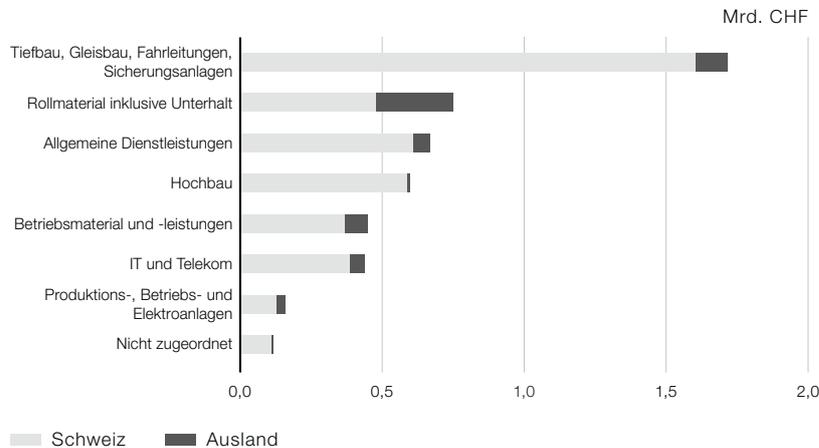
- ↑ Jahresziel übertroffen
- ↗ Jahresziel erreicht
- geringer/kein Fortschritt
- ↘ Leistung rückläufig

# Verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicherstellen.

## Nachhaltige Beschaffung.

Die SBB ist einer der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz – und damit ein wichtiger Motor für die Schweizer Wirtschaft. Als Einkäuferin hat sie 2017 Aufträge in der Höhe von 4,91 Milliarden Franken (2016: 4,51 Milliarden Franken) an Dritte vergeben und mit rund 14 800 Lieferanten zusammengearbeitet.

### Die SBB als Auftraggeberin.



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. Fachliche Treiberin für Nachhaltigkeit in der Beschaffung ist die Abteilung Nachhaltigkeit beim Konzern. Strategien und Massnahmen werden im höchsten Gremium des SBB Einkaufs beschlossen. Für die Umsetzung sind die Einkaufsorganisationen des Konzerns und der Divisionen zuständig.

### Strategisches Ziel.

Die SBB berücksichtigt bei der Beschaffung nicht nur ökonomische, sondern systematisch auch soziale und ökologische Kriterien. Sie will bis 2020 warengruppenspezifische ökologische und soziale Gesichtspunkte in allen Warengruppenstrategien berücksichtigen. Sie plant, bis 2020 Top- und Risiko-Lieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien zu beurteilen sowie Einkäufer systematisch zu ökologischen und sozialen Themen zu schulen.

## Entwicklung 2017.

Anfang 2017 ist die SBB der Brancheninitiative Railsponsible beigetreten, in der sie sich mit Bahnbetreibern, Lieferanten und Zulieferern zur nachhaltigen Beschaffung austauscht. Ein wichtiges Instrument der Initiative ist die Online-Plattform EcoVadis. Die Plattform bewertet Lieferanten anhand eines Nachhaltigkeitsfragebogens und macht das Resultat den weiteren der Plattform angeschlossenen Bestellern zugänglich. Über EcoVadis werden aktuell mehr als 200 Lieferantenbewertungen zwischen den Mitgliedern geteilt. Im zweiten Halbjahr 2017 hat die SBB 100 ihrer eigenen Lieferanten aufgefordert, den EcoVadis-Fragebogen auszufüllen und das Resultat für die SBB freizuschalten. Es wurden die Lieferanten mit dem grössten Einkaufsvolumen oder einem hohen Umwelt- und Sozialrisiko ausgewählt. Bis Ende Dezember 2017 sind 23 der 100 Lieferanten der Aufforderung der SBB gefolgt.

Die SBB hat ihre sozialen und ökologischen Nachhaltigkeitsrisiken im Einkauf untersucht. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in den allgemeinen Überarbeitungsprozess ein. Dies stellt sicher, dass bis 2020 alle Warengruppen Umwelt- und Sozialkriterien berücksichtigen. Die Resultate und Erfahrungen aus der Analyse von Chancen und Risiken sollen in einem weiteren Schritt in Ausschreibungen integriert werden. Dazu erarbeitet die SBB 2018 einen standardisierten Kriterienkatalog. Sie prüft, inwiefern ein Ausbau von Sozialaudits bei SBB Lieferanten sinnvoll und umsetzbar ist.

Die Klärung der internen Verantwortlichkeit hat mehr Zeit als vorgesehen beansprucht. Trotzdem konnten die wichtigsten geplanten Massnahmen zur nachhaltigen Beschaffung umgesetzt werden. Eine Herausforderung bleiben weiterhin der grosse Kostendruck und die knappen personellen Ressourcen in den Einkaufsorganisationen.

## Von der Biobaumwolle bis zu gerechtem Lohn.

Ob Hemden aus Biobaumwolle, Regenjacken aus recyceltem PET oder Socken aus Bambus: Die neuen Uniformen sind aus umweltschonenden Materialien hergestellt. Die SBB hat die Beschaffung der neuen Uniformen als Chance wahrgenommen, Produkte mit einer schlechten Umweltbilanz durch umweltschonende Alternativen zu ersetzen. Zudem berücksichtigt sie Produzenten, deren Arbeitnehmer in den Produktionsländern von fairen Arbeitsbedingungen profitieren. So stellen etwa STEP- oder Bluesign-zertifizierte Fabriken die Gewebe der Uniformen her. Eva Betikova, seit 15 Jahren Betriebsleiterin im slowakischen Konfektionsbetrieb, bestätigt: «Mit dem Lohn können unsere rund 200 Arbeiterinnen gut leben. Mütter mit Betreuungspflichten wählen ihre Tagesarbeitszeiten selbst.» Ein grosses Augenmerk legt der Betrieb auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz. «Trotz höher bezahlten Jobs in der lokalen Autoindustrie haben wir eine sehr tiefe Fluktuation», so Betikova. Ob die Bedingungen für die Arbeiterinnen weiterhin fair bleiben, kontrolliert der Strategische Einkauf SBB regelmässig vor Ort durch Sozialaudits.

Die SBB ersetzt alte Uniformen nach acht Jahren und stellt sicher, dass diese möglichst wiederverwendet werden. So verkauft das Schweizerische Rote Kreuz die alten Uniformen in ihren Läden weiter, gibt sie der Berghilfe oder lässt sie für die Industrie zu Putzfäden verarbeiten.

## Abfall- und Wertstoffmanagement.

2017 sind bei der SBB 426 193 Tonnen Sonder-, Industrie- und Publikumsabfälle angefallen (davon 268 260 Tonnen Gleisaushub). Verwendete Materialien zu entsorgen oder wiederzuverwenden, ist für die SBB ein wichtiger Teil ihrer ökologischen Verantwortung. Nachhaltig mit Materialien umzugehen, heisst, nach Möglichkeit Abfälle zu vermeiden, 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.

### Strategisches Ziel.

Die SBB vermeidet Betriebsabfälle vornehmlich durch den Einsatz von stofflich wiederverwertbaren Materialien. Sie führt Wertstoffe der stofflichen Wiederverwertung zu, entsorgt Sonderabfälle gesetzeskonform und reduziert die Umweltbelastung durch optimierte Transportwege. Die SBB beabsichtigt, bis 2020, Transparenz im Kreislauf von spezifischen Stoffgruppen zu schaffen. Sie will ausgewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit poolen, trennen und mit Maximalerlös verkaufen. Schliesslich plant die SBB, den Recyclinganteil der Abfälle ohne Gleisaushub zu erhöhen.

### Entwicklung 2017.

2017 hat die SBB das Recyclingcenter Wertstoffe in Dulliken weiterentwickelt. Sie hat die Transparenz im Kreislauf von spezifischen Stoffgruppen erhöht sowie das Poolen, Trennen und Verkaufen von Wertstoffen optimiert.

So wird seit Ende Mai 2017 das gesamte ins Recyclingcenter gelieferte Material (Kupfer, Kabel, Elektroschrott und Trennware) erfasst und dokumentiert, was eine lückenlose Nachverfolgung sicherstellt. Dank erhöhter personeller Ressourcen hat das Recyclingcenter grössere Mengen an Recyclingmaterialien angenommen und verarbeitet. 2017 gelangten so rund 668 Tonnen Material an das Recyclingcenter und wurden dort sortiert sowie sortenrein der Wiederverwertung zugeführt. Der – im Februar 2018 bevorstehende – Umzug des Recyclingcenters erlaubt es der SBB, die Abläufe weiterzuentwickeln und zu verbessern. Der neue Standort in Trimbach bietet mehr Platz und eine bessere Infrastruktur. Er ist weiterhin in das Zentrallager Infrastruktur eingebunden und bewahrt damit die Nähe zu SBB Anyway. Dank des zusätzlichen Platzes kann die SBB künftig grössere Mengen und weitere Materialien in ihr Recyclingprogramm aufnehmen. So sollen beispielsweise die im Zentrallager anfallenden Plastikfolien zu Ballen gepresst und dem Kunststoffrecycling zugeführt werden, statt wie bisher in der Kehrichtverbrennungsanlage verbrannt zu werden.

Zudem hat sich die SBB 2017 mit der Frage befasst, auf welche Weise sich die Transparenz im Kreislauf der Stoffgruppen Kupfer (Fahrdrabt) und Stahl (Schienen) erhöhen lässt. Die Betrachtung des Materialkreislaufs rund um den Fahrdrabt hat sich als sehr zeitintensiv herausgestellt. Die Erfassung der ausgelieferten und zurückgenommenen Mengen erfolgt relativ ungenau. Daher hat sich die SBB dazu entschlossen, die Erarbeitung der Kreislaufwirtschaft Fahrdrabt vorerst nicht weiter zu vertiefen. Stattdessen erkennt die SBB im Aufbau und in der Implementierung der Baustellenlogistik eine Chance, die Transparenz rund um einzelne Bauvorhaben zu erhöhen.

Beim Schienenkreislauf legt die SBB den Schwerpunkt der Analyse auf die Taxation, die Aufarbeitung im Bahntechnikcenter und die damit verbundenen Prozesse und

Arbeitsschritte. Sie hat Lücken im Informationsfluss erkannt und direkt behoben. Dies macht es möglich, zur Aufarbeitung taxierte Schienen nicht mehr im Stahlwerk einzuschmelzen, sondern aufzubereiten und erneut auf dem Netz einzusetzen. Zudem hat die SBB die Auslastung des Bahntechnikcenters erhöht. Sie verfolgt das Projekt 2018 weiter.

## Smartphone-Recycling mit positiven Nebenwirkungen.

Zwischen 2014 und 2015 hat die SBB ihre über 30 000 Mitarbeitenden mit Android-Smartphones ausgerüstet, um wesentliche Arbeitsprozesse effizienter und damit kundenfreundlicher zu gestalten. Drei Jahre später sind die Mitarbeitenden aufgefordert, die Geräte durch neue Modelle zu ersetzen. Denn auf den alten Geräten sind erforderliche Sicherheits-Updates nicht mehr möglich, und der Aufwand für die Entwicklung SBB interner Apps sowie für Betrieb und Support wäre zu hoch. Die zurückgenommenen Smartphones verkauft die SBB an die Firma RS Switzerland, die die Geräte entweder aufbereitet und auf dem Secondhandmarkt vertreibt oder fachgerecht entsorgt.

Der Verkaufserlös kommt der Stiftung SOS-Kinderdorf zugute. Jedes von SBB Mitarbeitenden zurückgegebene Smartphone ermöglicht einem Kind in einem Entwicklungsland während umgerechnet zweier Wochen eine gesunde Ernährung oder den Schulbesuch. Die Rückmeldung der Projektportfoliomanagerin Denise Engel ist nur eines von vielen positiven Echos seitens der Mitarbeitenden: «Diese Entsorgungsaktion ist für mich ein tolles Weihnachtsgeschenk. Schön, dass nach allen Diskussionen rund um RailFit oder Gewinnoptimierung diesmal nicht die eigene Kasse zählt, sondern ein sehr sinnvolles Projekt berücksichtigt wird. Ich sage DANKE.»

## Lebenszyklusbetrachtung.

Um gegenüber der Strasse konkurrenzfähig zu bleiben, muss die Bahn ihre Gesamtkosten senken und ihren Umweltvorteil sichern. Im Zusammenhang mit Investitionsentscheiden den Lebenszyklus zu berücksichtigen, senkt langfristig die Kosten und fördert die Nachhaltigkeitsleistung des Bahnbetriebs. Eine entsprechende Lebenszyklusbetrachtung ist vor allem beim Beschaffen von Rollmaterial, bei der Bahninfrastruktur und bei Gebäuden von grosser Bedeutung. Denn die Lebensdauer dieser Anlagen ist lang, und die Kosten sowie die Umweltrelevanz sind hoch.

Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns und die Nachhaltigkeitsabteilungen der Divisionen sind strategisch dafür verantwortlich, bei der SBB eine gesamtheitliche Lebenszyklusbetrachtung zu verankern. Für die Umsetzung in den betroffenen Fachbereichen und Anlagengattungen liegt die Verantwortung bei der Linie.

## Strategisches Ziel.

Die SBB optimiert ihren finanziellen, personellen und materiellen Ressourceneinsatz nachhaltig, indem sie bei Beschaffungs- und Investitionsentscheiden eine Lebenszyklusperspektive einnimmt. Bis 2020 analysiert sie Stand und Potenzial der Lebenszyklusbetrachtung im Unternehmen und setzt Massnahmen in einem Pilotprojekt um. Bei positivem Ergebnis weitet sie die Lebenszyklusbetrachtung auf weitere relevante Bereiche bzw. Warengruppen aus.

## Entwicklung 2017.

Die Verantwortlichen der Bereiche Beschaffung, Finanzen, Anlagenmanagement und Projektmanagement haben 2017 zahlreiche Ansätze erkannt, um die Lebenszyklusbetrachtung im Unternehmen zu stärken. Die SBB setzte in der Folge gezielte Massnahmen und ein Pilotprojekt um.

So hat die Division Infrastruktur die Instrumente zur Wirtschaftlichkeitsrechnung von Anlagen mit Nachhaltigkeitschecklisten ergänzt und die Anlagenmanager entsprechend geschult. Sie beabsichtigt, bei Investitionsentscheiden eine umfassende Nachhaltigkeitsbetrachtung einzuführen. Im Bereich der Bahninfrastruktur wurde für Weichenheizungen eine Potenzialanalyse auf Life-Cycle-Costing-Basis durchgeführt. Die Studie zeigt, dass Elektroweichenheizungen gegenüber den Gasweichenheizungen sowohl wirtschaftliche wie auch ökologische Vorteile aufweisen. Dies hat zu einer Anpassung der Richtlinie zur Systemwahl geführt. Durch die neue Richtlinie wird das Anlageportfolio hinsichtlich wirtschaftlicher und ökologischer Kriterien optimiert (siehe Box Seite 47).

Des Weiteren hat die SBB massgeblich an der Entwicklung einer europäischen Norm mitgewirkt, die die Energieeffizienz in der Betriebsphase von Zügen festlegt. Diese Norm unterstützt die SBB dabei, bereits im Beschaffungsprozess einheitliche Kriterien zu den Energieverbräuchen in unterschiedlichen Betriebsphasen festzulegen und bei Ausschreibungen eine umfassende Lebenszyklusperspektive einzunehmen.

## Zuverlässig und energieeffizient durch den Winter.

Damit Weichen im Winter nicht eingeschneit werden oder vereisen und selbst bei Minustemperaturen funktionieren, werden sie beheizt. Rund die Hälfte aller Weichen der SBB beziehungsweise rund 7400 Anlagen sind mit einer Heizung ausgestattet. 38 Prozent der Weichenheizungen werden mit Gas, 62 Prozent elektrisch betrieben. Die Lebenszyklusbetrachtung sowie die Untersuchung der Energie- und CO<sub>2</sub>-Effizienz der unterschiedlichen Technologien hat zu einer Anpassung der Richtlinie zur Systemwahl geführt: Die SBB stellt beim Neubau und nach Ablauf der Lebensdauer einer bestehenden Weiche wo möglich von Gas auf Strom um. Denn eine elektrische Weichenheizung benötigt rund drei Mal weniger Energie, ist wirtschaftlicher im Unterhalt und kann sogar als Last ins Stromlastmanagement eingebunden werden. Zusammen mit der Optimierung der Einschaltparameter durch Automatisierung spart die SBB rund sieben Gigawattstunden Energie und 1500 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr ein. Eine noch umweltfreundlichere Alternative wird zurzeit in einem Pilotversuch getestet: Die SBB hat im September 2017 in Eschenbach im Kanton Luzern eine geothermische Weichenheizung als Demonstrationsanlage in Betrieb genommen. Die Anlage funktioniert – analog zu Anlagen in Einfamilienhäusern – über eine Erdsonde mit Wärmepumpe. Neuartig am System ist der Transport der Wärme durch wassergeführte Leitungen entlang der Schienen. Die SBB erwartet damit Energieeinsparungen von bis zu 30 Prozent.

# Umweltvorteil bei Personen- und Güterverkehr gegenüber der Strasse sichern.

## Klimaschutz.

Die Bahn ist und bleibt neben dem Langsamverkehr das klimafreundlichste Transportmittel. Deshalb trägt die SBB – wie grundsätzlich die Verkehrsverlagerung auf die Bahn – einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Jährlich vermeidet die Schweiz dank der Bahn den Ausstoss von fünf Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, was zehn Prozent ihrer Gesamtemissionen entspricht. Das Nachhaltigkeitsteam des SBB Konzerns trägt die strategische Verantwortung für den Klimaschutz. Die operative Umsetzung der Massnahmen erfolgt in den Divisionen. Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist Bestandteil des Konzernziels «Ökologische Nachhaltigkeit» und trägt 35 Prozent zur Erreichung dieses Ziels bei.

### Strategisches Ziel.

Die SBB trägt aktiv zum Klimaschutz bei und halbiert ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025 gegenüber 1990. Bis 2020 reduziert sie ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen um 46 Prozent und spart so rund 71 200 Tonnen CO<sub>2</sub> ein.

### Entwicklung 2017.

2017 hat die SBB gegenüber 2010 56 459 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart und damit ihr Jahresziel übertroffen. Der grösste Anteil der CO<sub>2</sub>-Einsparungen ist bei Heizungen angefallen. Bei der Sanierung und beim Neubau von Gebäuden verzichtet die SBB nämlich auf fossile Heizungen. 2017 hat sie so über 20 Bahnhöfe und Dienstgebäude energetisch saniert und Ölheizungen durch Pelletheizungen, Wärmepumpen oder Fernwärme ersetzt. Effizientere und ökologische Heizsysteme sind eine Vorgabe des Standards «Nachhaltige Infrastrukturgebäude», den die SBB seit einem Jahr anwendet (siehe Box Seite 49).

2017 hat der Anteil der Wasserkraft im Bahnstrom erneut rund 90 Prozent betragen. Die SBB erhöhte 2017 zudem den Anteil erneuerbarer Energie im 50-Hz-Strom von 70 auf 80 Prozent. Der 50 Hz Strom wird in Bahnhöfen, Büro- und Werkgebäuden sowie für Anlagen eingesetzt. Bis 2019 soll er ausschliesslich aus erneuerbaren Energiequellen stammen.

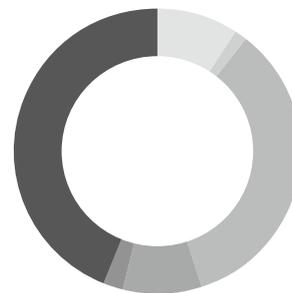
## Klimafreundliche SBB – dank Wasserkraft.

Energieverbrauch



— Bahnstrom  
— Eigenverbrauch für  
Bahnstrombereitstellung  
— Diesel für Bahntraktion

Treibhausgasemissionen



— Kraftstoff (Nichttraktion)  
— Strom für Gebäude und Anlagen  
— Wärmeenergie für Gebäude und Anlagen

Die SBB steigert ihre Energieeffizienz in allen Bereichen durch technische Massnahmen und Schulungen. So beschafft sie energieeffiziente Strassenfahrzeuge und schult die Vielfahrer regelmässig in energieeffizienter Fahrweise. 2017 hat die SBB zudem die Automatisierung und den Ersatz von Weichenheizungen zum Thema gemacht (siehe Box Seite 47).

Neben der Reduktion der direkten Emissionen setzt sich die SBB dafür ein, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Vorkette und im Produktangebot zu senken. Sie verfolgt dieses Ziel über die «Strategie zur nachhaltigen Beschaffung» sowie durch die Entwicklung «grüner» Innovationen (siehe entsprechende Kapitel auf den Seiten 42 und 61).

## Nur noch nachhaltige Bahntechnikgebäude.

Seit einem Jahr wendet die SBB den Standard «Nachhaltige Infrastrukturgebäude» (SNIG) an. Dieser richtet sich nach den Vorgaben der Initiative «Energie-Vorbild Bund», wonach Gebäude ohne fossile Brennstoffe auskommen sollen. Kaltwasser ist seither in Bahntechnikgebäuden Standard, und die SBB setzt energieeffiziente Leuchten, Klima-Kälte-Maschinen und Elektromotoren ein. SNIG enthält zudem Vorgaben zur Reduktion der indirekten Emissionen und des Ressourcenverbrauchs im Unterhalt. Für den Bau von Gebäuden sieht SNIG zum Beispiel Standardmaterialien in Standardgrössen und -farben vor. Solche Materialien sind dauerhaft und leicht zu reinigen beziehungsweise instand zu halten. Kompakte Gebäude, gut zu reinigende Fassaden und Fenster, schmutzunempfindliche Böden und ein Minimum an Treppenhäusern und Liften halten die Lebenszykluskosten tief. Schliesslich achtet die SBB im Einklang mit SNIG auf die Umgebung. Zu den die Umgebung schonenden Massnahmen gehören unter anderem die Reduktion der Lichtverschmutzung, der Verzicht auf voll versiegelte Böden und Parkplätze oder das Setzen ausschliesslich einheimischer Pflanzen.

## Energie.

Energie spielt eine zentrale Rolle bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität – sei es der Bahnstrom mit 16,7 Hertz, der die Züge antreibt, der Haushaltsstrom mit 50 Hertz, der Bahnhöfe, Bürogebäude sowie Bahninfrastruktur versorgt, oder die Wärmeenergie zur Beheizung von Gebäuden. Die SBB baut ihr Bahnangebot in den kommenden Jahren weiter aus, und damit wird ihr Energiebedarf trotz grosser Effizienzbemühungen weiterhin wachsen.

Die Energiestrategie der SBB gibt vor, die Energieeffizienz zu steigern und den Anteil von (neuen) erneuerbaren Energien zu erhöhen. Die Geschäftseinheit «Dimensionierung Energie» steuert sämtliche Aktivitäten, die dazu dienen, Energie zu sparen, Bahnstrom-Leistungsspitzen zu verringern und neue erneuerbare Energien zu fördern. Sie identifiziert und prüft Sparpotenziale und steuert die konzernweite Umsetzung von Energiesparmassnahmen in den Bereichen Technik, Bahnproduktion und Angebotsgestaltung. Das Umsetzen von Energiesparmassnahmen ist Bestandteil des Konzernziels «Ökologische Nachhaltigkeit» und trägt 35 Prozent zur Zielerreichung bei.

### Strategisches Ziel.

Die SBB nimmt ihre Vorbildfunktion im Rahmen der Energiestrategie des Bundes wahr. Sie will 20 Prozent ihres für das Jahr 2025 prognostizierten Jahresenergieverbrauchs einsparen, was 600 Gigawattstunden (GWh) entspricht. Sie will den 50-Hz-Strom ab 2019 sowie den Bahnstrom ab 2025 vollständig aus erneuerbaren Quellen beziehen. Sie plant, bis 2030 30 GWh Haushaltsstrom durch Photovoltaik sowie 95 GWh Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.

### Entwicklung 2017.

Im Rahmen des konzernweiten Energiesparprogramms wurden während des Berichtsjahres bisherige Massnahmen weiterentwickelt: Das adaptive Lenkungssystem (ADL) wurde verfeinert und hat mit über 70 GWh das Jahresziel deutlich übertroffen. Die innovative Funktion «Optimal Power Flow» hat 2017 die volle Wirkung erreicht und die Verluste in der Bahnstromeinspeisung um 10 GWh reduziert.

Verschiedene neue Massnahmen wurden 2017 umgesetzt: So hat die SBB acht neue Regionalzüge des Typs FLIRT in Betrieb genommen, die mit Trockentransformatoren anstelle von ölgekühlten Trafos ausgerüstet sind. Der Einsatz eines Trockentrafos spart bei einem SBB typischen Fahrprofil etwa acht Prozent des gesamten Energieverbrauchs eines solchen Zuges ein. Im September wurde in Eschenbach eine geothermische Weichenheizung als Demonstrationsanlage in Betrieb genommen (siehe Box auf Seite 47). Über 3000 Lokführerinnen und Lokführer wurden an den Weiterbildungstagen in der energiesparenden Fahrweise und der Anwendung von ADL geschult. Insgesamt hat die Vielzahl der Massnahmen zu einer Energieeinsparung von 299 GWh beigetragen. Dies entspricht einer Zunahme von 60 GWh gegenüber dem Vorjahr.

2017 hat die SBB einen Aktionsplan ausgearbeitet, um den Einsatz neuer erneuerbarer Energien, darunter besonders der Photovoltaik, auszubauen. Die Umsetzung beginnt 2018.

## Schweizer Solarpreis 2017 für Servicegebäude der SBB Cargo in Muttenz.

SBB Cargo hat 2016 den Vorplatz ihres Servicegebäudes in Muttenz/BL mit einem Dach und einer Fassade aus massgeschneiderten, optimal integrierten PV-Modulen (Photovoltaik) ergänzt. Die transluziden Module lassen Tageslicht eindringen und tauchen die Kalthalle in ein angenehmes Licht. Tagsüber ist damit in der Halle und den Büroräumen keine künstliche Beleuchtung notwendig. Die 76 Kilowatt starke Solaranlage erzeugt jährlich rund 86 900 Kilowattstunden Strom. Dies entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von rund 20 Haushalten. Die Produktion wird zu 100 Prozent für den Eigenbedarf verwendet und deckt 17 Prozent des Gesamtenergiebedarfs des Gebäudes. Die Jury des Schweizer Solarpreises bewertete die Anlage von SBB Cargo als ein wegweisendes Beispiel, das die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten gebäudeintegrierter Solarsysteme illustriert und im Interesse einer vorbildlichen Solararchitektur steht. Sie zeichnete die Anlage deshalb mit dem Solarpreis 2017 aus.

## Naturschutz.

Die SBB bewirtschaftet aus Sicherheitsgründen einen 3000 km langen «grünen Korridor» entlang der Schienen. Sie unterhält einen Sicherheitsstreifen mit Bahnborden und Waldrändern sowie entsprechende Schutzwälder und ergreift Ausgleichsmassnahmen im Rahmen von Bauprojekten. In diesem Zusammenhang hat die SBB wertvolle, extensive Lebensräume für viele, teils bedrohte Tier- und Pflanzenarten geschaffen. Damit trägt sie zum Naturschutz und zum Erhalt der Biodiversität in der Schweiz bei. Der Unterhalt der Grünflächen und Wälder wird von SBB Infrastruktur geplant und mit Unterstützung von externen Firmen durchgeführt.

### Strategisches Ziel.

Bis 2020 realisiert die SBB neben dem regulären Unterhalt und den Ausgleichsmassnahmen in Zusammenarbeit mit den Kantonen zwei zusätzliche Naturschutzprojekte. Die Umsetzung des ersten Projekts ist 2018 vorgesehen.

### Entwicklung 2017.

2017 hat die SBB in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau ein Pilotprojekt initiiert, um den Unterhalt kantonaler und kommunaler Naturschutzflächen zu klären, zu organisieren und zu finanzieren. Im Rahmen des Projekts wurden das Mengengerüst erfasst und die Rollen für das weitere Vorgehen festgehalten.

SBB Infrastruktur hat 2017 mit der Erarbeitung des Informationssystems «Vegetation als End-to-End-Prozess» (IVEG) für die Gehölzflächen begonnen. Sie beabsichtigt, alle Schritte der Bewirtschaftung – Überwachung zur Massnahmenerfassung, Verhandlung, Finanzierung, Ausschreibung, Ausführung, Abnahme und Rapportierung – digital im IVEG zu erfassen. Somit erfolgt ab Ende 2018 der Prozess zur Pflege der Gehölzflächen von der Planung über die Umsetzung durch die Drittfirma bis zur Kontrolle durch die Anlagenverantwortlichen digital und deshalb effizienter.

Für Mulch- und Mähflächen hat die SBB eine Datengrundlage entwickelt, um ab 2018 das Mengengerüst zu aktualisieren. Die Flächen der ökologischen Ersatzmassnahmen werden ebenfalls erfasst, damit sie möglichst einheitlich und kostengünstig unterhalten werden.

Im Rahmen des Projekts «Gateway Basel Nord» hat die SBB die konkreten Kompensationsflächen identifiziert und den Behörden zur Genehmigung vorgelegt. In der Folge wird sie 2018 die Kompensationsmassnahmen festlegen und umsetzen.

Im Nachbarkanton Aargau führt die SBB 2018 die Abklärungen zum Grünunterhalt in kantonalen und kommunalen Naturschutzgebieten fort. Anhand einiger Pilotflächen sollen die Möglichkeiten und Schwierigkeiten des angedachten Modells festgelegt werden. Bei erfolgreichem Projektverlauf bezweckt die SBB, das Modell im Kanton Aargau wie in anderen Kantonen zu nutzen, um die Schutzgebiete schweizweit und standortangepasst zu unterhalten. Damit legt die SBB einen Grundpfeiler, um den Aktionsplan zur Strategie Biodiversität des Bundes umzusetzen.

## Gateway Basel Nord als Schlangenparadies.

Schiffe, Züge und LKWs werden künftig im «Gateway Basel Nord» einfahren, und ihre Fracht wird umgeladen und weitertransportiert. Darunter können seltene Tiere wie Schlingnattern und Gottesanbeterinnen leiden, die bisher auf dem ehemaligen Güterareal den perfekten Lebensraum vorgefunden haben: wohligh trocken auf dem Boden aus Gleis- und Flussschotter, mit dem Rhein auf Schleichwegen vernetzt und durch das Ballungsgebiet Basel führend.

Das Bauprojekt Gateway Basel Nord wird das Gebiet stark verändern. Darum sichert die SBB die bestehenden Lebensräume oder baut Ersatzmassnahmen: Hierzu gehören «Reptilienburgen» zum Überwintern, Totholzhaufen zum Wohnen und Gleisunterführungen speziell für Schlangen. Ebenso bewahrt die SBB durch gezielte Massnahmen die artenspezifische und seltene Flora, die eine wichtige Nahrungsquelle für die zahlreichen bedrohten Insektenarten darstellt: so etwa durch Tabuzonen oder Eins-zu-eins-Umplatzierungen von ganzen Bodenschichten mitsamt darin enthaltenen Samen.

## Lärmschutz.

Der intensive Bahnbetrieb der SBB hat für Menschen und Umwelt wesentliche Vorteile. Allerdings führt er teilweise zu nachteiligen Emissionen. Hierzu gehört der Lärm. Die SBB unternimmt deshalb seit Jahren grosse Anstrengungen, um Anwohnende vor übermässigem Bahnlärm zu schützen. Die Grundlage bildet das FinöV-Projekt «Lärm-sanierung der Eisenbahnen».

Das Fachteam Lärm der Division Infrastruktur trägt bei der SBB divisionsübergreifend die Fachverantwortung für den Lärmschutz, erstellt den Netzzustandsbericht und berät divisionsübergreifend die Verantwortlichen bei Anlagen und Projekten.

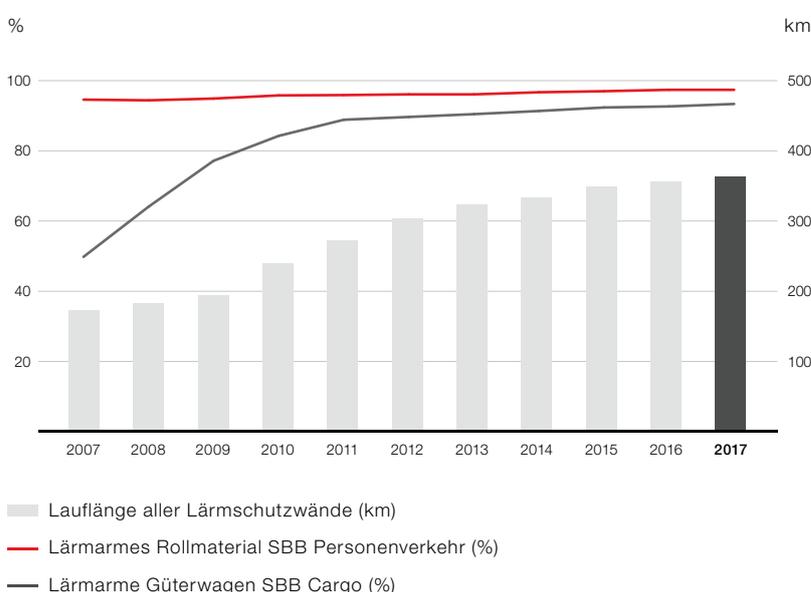
## Strategisches Ziel.

Die SBB schützt die Anwohnenden vor übermässigen Lärmimmissionen. Dazu beschafft sie lärmarmes Rollmaterial, saniert ältere Stahlbrücken und baut, wo notwendig, Lärmschutzwände. Sie erarbeitet die Ziele und die Massnahmenplanung zur zweiten Etappe des FinöV-Programms zusammen mit dem BAV. Die Ergebnisse bilden die Grundlage, um die konkrete Umsetzung für die kommenden Jahre festzulegen.

## Entwicklung 2017.

Im Rahmen der netzweiten Lärmsanierung, die während der ersten Etappe des FinöV-Programms erfolgt ist, hat die SBB 2017 weitere Anwohnende durch den Bau von Lärmschutzwänden vor einer übermässigen Lärmbelastung geschützt. Die letzten Lärmschutzprojekte dieser Etappe werden 2019 fertiggestellt.

## Die SBB als Vorreiterin im Lärmschutz.



Nachdem das Bundesgesetz und die Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen zur zweiten Etappe in Kraft getreten sind, hat die SBB weitere Umsetzungsmassnahmen erarbeitet und mit dem BAV die entsprechenden Planerleistungen vereinbart. Als Grundlage für die Umsetzung hat die SBB eine Emissionsprognose 2025 erstellt. Diese Prognose veranschaulicht die Lärmentwicklung im SBB Netz und erlaubt eine Streckenpriorisierung. Mittels Szenarien entwickelt die SBB die bestmöglichen Massnahmen zum Schutz der Anwohnenden. Für lärmindernde Infrastrukturprojekte wie Lärmschutzwände, Schienendämpfung und Sanierung von lauten Stahlbrücken stehen bis 2025 insgesamt 200 Millionen Franken zur Verfügung.

Die SBB koordiniert die akustischen Brückensanierungen mit den laufenden Instandhaltungsprojekten um diese, wenn möglich, gemeinsam umzusetzen. Sie hat den Antrag auf die Typenzulassung der Massnahme, die für die Sanierung der Brücken notwendig ist, beim BAV eingereicht. Im Rahmen der technischen Sanierung einer Brücke in Solothurn ist 2017 bereits eine elastische Schienenlagerung zum Einsatz gekommen.

Bezüglich der Schienendämpfung hat die SBB ein Projekt mit der École polytechnique fédérale de Lausanne und der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt initiiert, das zur Neuentwicklung von Schienenzwischenlagen dient. Derartige Zwischenlagen sollen dank neuartigem Material den Verschleiss am Gleis verringern und gleichzeitig die Lärmemissionen senken.

International hat sich die SBB stark in politischen wie technischen Gremien engagiert, um die Lärmsanierung bei den anderen europäischen Bahnen voranzutreiben. Besonders die Güterwagensanierung der DB AG ist dazu geeignet, die Lärmbelastung in der Schweiz zu verringern.

## Der Güterwagen der Zukunft ist leise.

Seit Sommer 2017 läuft bei SBB Cargo die vierjährige Testphase von «Güterwagen der Zukunft», auch «5L-Zug» genannt. Die fünf L stehen für leise, leicht, laufstark, logistikfähig sowie Lebenszykluskosten-orientiert – und damit für die wesentlichen Verbesserungen, die einen Güterwagen auszeichnen. Der Zug besteht aus Containerwagen, die mit einer Vielzahl von fortschrittlichen Komponenten ausgestattet sind. Dazu gehören beispielsweise radial einstellbare Radsätze im Drehgestell statt fest montierter Radsätze. Dies führt zu weniger Lärm und weniger Verschleiss – wovon nicht nur die Kunden im Güterverkehr profitieren, sondern auch die Anwohnenden in Gleisnähe.

Statt der herkömmlichen Klotzbremsen kommen beim «5L-Zug» neu Scheibenbremsen zum Einsatz, wobei die Radsätze einen Schalldämpfer erhalten. Diese technische Neuerung sollte – selbst im Vergleich mit der überwiegenden Mehrzahl von Güterwagen, die lärmsaniert und mit Komposit-Bremssohlen (K-Sohlen) ausgestattet worden sind – den Lärm nochmals deutlich reduzieren. Das heisst konkret: Der «Güterwagen der Zukunft» soll gleich leise wie ein moderner Personenzug werden. SBB Cargo leistet damit Pionierarbeit in Europa.

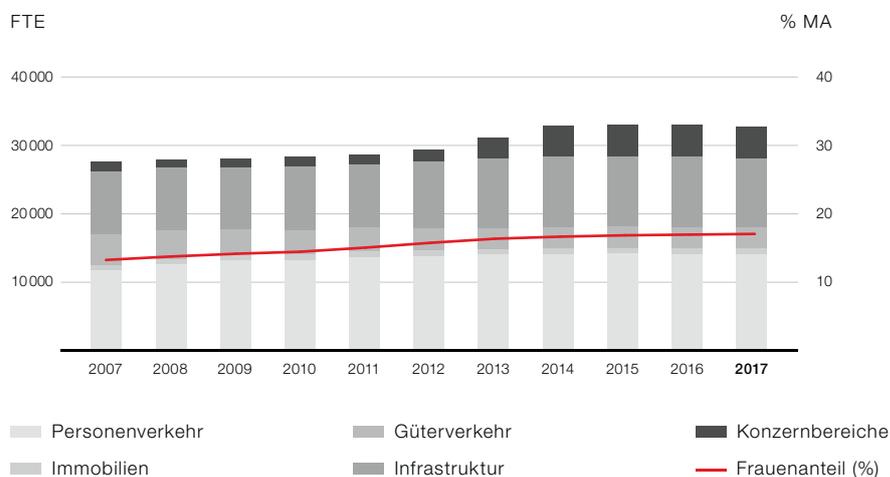
# Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein.

## Attraktive Arbeitsbedingungen.

Die SBB hat 2017 32 754 Mitarbeitende beschäftigt. Damit ist sie eine der grössten Arbeitgeberinnen in der Schweiz. Als Arbeitgeberin sieht sich die SBB mit unterschiedlichen Herausforderungen konfrontiert. So wird die Gesellschaft immer älter und vielfältiger, und die Wertvorstellungen der einzelnen Generationen verändern sich. Zudem gestaltet sich der Wettbewerb härter, wobei mehr Flexibilität und individuelle Lösungen gefragt sind. Schliesslich existieren die Welt der «alten» sowie die Welt der «neuen» Technologien parallel nebeneinander, wobei der in der neuen Welt erforderliche Umgang mit Digitalisierung und Innovation gelernt sein will.

Die HR-Strategie 2020 bildet die Grundlage, um die SBB als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren. Die HR-Konzernbereiche, fünf Solution Center für die professionelle Beratung der Führungskräfte sowie das Shared Service Center als Ansprechpartner für alle Mitarbeitenden tragen dazu bei, die HR-Strategie umzusetzen. Das neue Geschäftsmodell ist seit dem 1. Januar 2018 in Kraft.

### Entwicklung Personalbestand und Frauenanteil.



### Strategisches Ziel.

Die SBB gehört zu den beliebtesten Arbeitgeberinnen der Schweiz und erhöht ihre Attraktivität dank wettbewerbsfähiger Anstellungsbedingungen. Sie fördert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und nutzt die Chancen, die durch Vielfalt in Teams entstehen. Bis 2020 hält die SBB ihre Rangierung in der Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität, steigert die Identifikation der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen, erhöht den Frauenanteil und fördert die Vielfalt in der Verteilung der Landessprachen insbesondere im Management.

## Entwicklung 2017.

2017 hat die SBB ihre Rangierung in der Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität gehalten und befindet sich weiterhin je nach Kategorie auf den Plätzen 2 bis 19. Mit 77 Punkten erreichte sie auch den für die Identifikation der Mitarbeitenden ausschlaggebenden Zielwert. Der Wert wurde 2017 als sogenanntes Stimmungsbarometer durch Stichprobenbefragung ermittelt. Der Frauenanteil konnte mit 17,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr leicht gesteigert werden, das Jahresziel wurde aber knapp verfehlt. Hinsichtlich der Vielfalt bei der Verteilung der Landessprachen blieb die SBB insgesamt auf Kurs: 18,8 Prozent der Belegschaft verwendeten Französisch als erste Mitteilungssprache, 7,5 Prozent Italienisch.

Die SBB hat 2017 ihre Diversity-Strategie zur Diversity&Inclusion-Strategie weiterentwickelt. Sie fördert weiterhin die Vielfalt im Personalportfolio. Neu konzentriert sie sich darauf, mit Vielfalt offen umzugehen sowie Unterschiede bewusst wertzuschätzen und zu nutzen. Deshalb haben sich 2017 die Konzernleitung wie einige Geschäftsleitungen der Divisionen und Konzernbereiche in Workshops mit dem Thema Diversity & Inclusion auseinandergesetzt. Die interne Unternehmenskommunikation vermittelte den Mitarbeitenden zudem vermehrt themenrelevante Porträts und Erfolgsgeschichten.

2017 hat die SBB das Programm «fit4future» lanciert. Es unterstützt die Mitarbeitenden auf dem Weg in die Arbeitswelt der Zukunft, indem es Veränderungen von Berufsbildern frühzeitig erkennt und die notwendigen Kompetenzen, insbesondere im Rahmen der Digitalisierung, aufbaut. Das Programm stellt fortschrittliche Bildungsangebote zur Verfügung, die die digitale Neugier wecken, Freude bereiten und sich möglichst «on the job» nutzen lassen.

## «Chacun et chacune parle sa langue.»

Die sprachübergreifende Kommunikation ist für die Zusammenarbeit einer national tätigen, fortschrittlichen Arbeitgeberin wie der SBB ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Deshalb hat die SBB Anfang 2017 den Grundsatz «Chacun et chacune parle sa langue» offiziell verankert. Das bedeutet in der Praxis: Jeder darf in seiner bevorzugten Unternehmenssprache (Deutsch, Französisch oder Italienisch) kommunizieren. Dabei sollen die Mitarbeitenden Rücksicht auf die Fremdsprachenkenntnisse ihrer Kolleginnen und Kollegen nehmen. Sie passen ihr Sprechtempo und die Aussprache an. Deutschschweizer wechseln in der Regel auf Schriftdeutsch. Diese Massnahmen sollen gerade an den in der Deutschschweiz zentralisierten Standorten die französische und die italienische Sprachgemeinschaft stärken.

## Gesunde Mitarbeitende.

Aktuelle Entwicklungen innerhalb und ausserhalb des Unternehmens bringen Herausforderungen für die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden. Zu diesen Entwicklungen gehören RailFit20/30 oder das Programm Digitalisierung der SBB, aber auch der demografische Wandel und der Wertewandel in der Gesellschaft. Die SBB setzt seit 2010 ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Dieses berücksichtigt nicht nur das Verhalten der Mitarbeitenden, sondern ebenso stark die Verhältnisse und Prozesse im Unternehmen. Die Massnahmen des Gesundheitsmanagements vermeiden

jährlich Personalkosten von rund 60 Millionen Franken. Um diesen Effekt zu erzielen, müssen alle Beteiligten eng abgestimmt zusammenarbeiten. Hierzu gehören Führungskräfte, HR-Beratende oder Spezialisten aus den Fachbereichen Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales, Arbeitsrecht und Arbeitszeit ebenso wie die externe Dienstleisterin Health & Medical Service AG und die Sozialversicherungen.

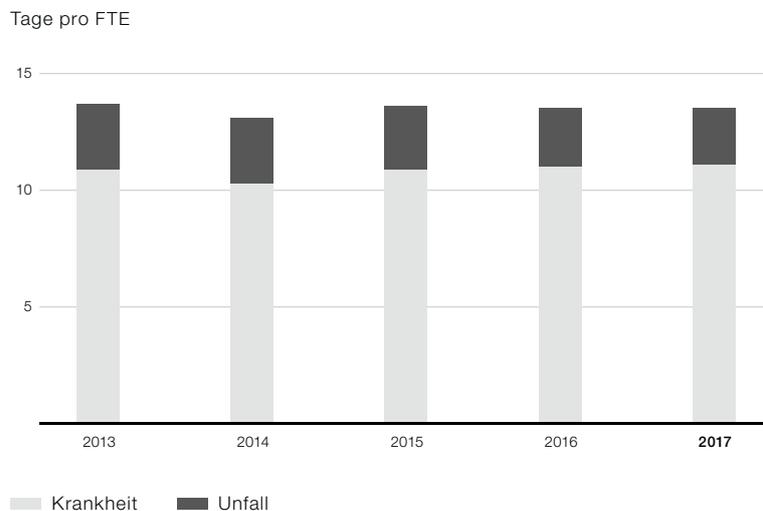
### Strategisches Ziel.

Die SBB stärkt und fördert die Gesundheitskompetenz ihrer Mitarbeitenden und schafft gesundheitsförderliche Arbeitsverhältnisse. Damit erhält, entwickelt und nutzt sie gezielt besonders die Arbeitsfähigkeit älterer sowie gesundheitlich eingeschränkter Mitarbeitender und spart Kosten. Bis 2020 bleiben die Kennzahlen hinsichtlich der relevanten Kriterien (Anzahl Fehltage pro Vollzeitstelle, Erschöpfung, arbeitsbezogene Gesundheit und «organisationale Resilienz») unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung des Personalkörpers (insbesondere relative Zunahme der Mitarbeitenden über 50 Jahre) stabil.

### Entwicklung 2017.

Die Anzahl Fehltage hat – umgerechnet pro Vollzeitäquivalent (FTE) – 13,5 Kalendertage betragen und ist damit gegenüber dem Vorjahr stabil geblieben.

### Entwicklung der Fehltage.



Um dem demografischen Wandel zu begegnen, hat die SBB die Initiative «Arbeit & Alter» gestartet. Diese Initiative schafft leistungsfördernde Rahmenbedingungen und stärkt die Kompetenzen der Mitarbeitenden einer jeden Altersgruppe. Dabei orientieren sich ihre Massnahmen an Lebensphasen und Lebensereignissen (z. B. Einstieg ins Erwerbsleben, Angehörigenpflege).

Psychische Beeinträchtigungen beschäftigen die SBB, da sie im Umfeld von neuen Arbeitsbedingungen ausgeprägter auftreten. Die SBB hat daher zum Thema der psychischen Gesundheit eine Intranetseite aufgebaut, die Hilfestellungen für Mitarbeitende und Führungskräfte bietet. Speziell für Führungskräfte hat sie beispielsweise einen

Kurs zur Führung «schwieriger Gespräche» entwickelt und wird 2018 eine crossmediale Kampagne zur psychischen Gesundheit im Arbeitsalltag lancieren.

Die SBB möchte das Wissen und die Kapazität für medizinische Dienstleistungen, die für das Kerngeschäft der SBB notwendig sind, mittel- und langfristig sichern. Sie hat deshalb 2017 den eigenen MedicalService in die Health & Medical Service AG, ein Unternehmen der Helsana Gruppe, ausgegliedert. Die neue Dienstleisterin beurteilt für alle Berufsgruppen die «Tauglichkeit» gemäss den Vorgaben des Bundesamts für Verkehr, klärt die Arbeitsfähigkeit für alle Mitarbeitenden im Zusammenspiel mit dem Betrieblichen Case Management der SBB und erbringt Leistungen in den Bereichen Arbeitsmedizin und Arbeitshygiene.

## Bestnote von Gesundheitsförderung Schweiz.

Die SBB hat im April zum zweiten Mal das Label «Friendly Work Space» der Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz erhalten. Das Label zeichnet schweizweit Unternehmen aus, die als ausgezeichnete Arbeitgeber über ein nachhaltiges, breit abgestütztes Konzept verfügen, um die Arbeitsmarktfähigkeit sowie Gesundheit ihrer Mitarbeitenden zu fördern und zu stärken. Als erstes Unternehmen in der Schweiz erzielt die SBB dabei die Bestnote von fünf Punkten. Der SBB wird ein hervorragend konzipiertes, über die Jahre kontinuierlich weiterentwickeltes betriebliches Gesundheitsmanagement bescheinigt.

## Arbeitssicherheit.

Arbeitssicherheit erfüllt nicht nur die gesetzlichen Pflichten, sondern ist für die SBB eine Haltungs- und Führungsaufgabe auf sämtlichen Ebenen. Sicheres Verhalten bei der Arbeit leistet einen wertvollen Beitrag dazu, Ausfalltage und damit Kosten sowie persönliches Leid zu reduzieren. Die durch die Fachpersonen Sicherheit der SBB geschaffenen Voraussetzungen für die Verbesserung der Arbeitssicherheit unterstützen Mitarbeitende wie Führungskräfte bei der praktischen Umsetzung der Massnahmen.

### Strategisches Ziel.

Die SBB will die Unfallrisiken ihrer Mitarbeitenden weiter senken. Dazu entwickelt sie ihre ausgezeichnete Sicherheits- und Qualitätskultur weiter, gewährleistet die Einhaltung aller Sicherheitsregeln und nutzt das Potenzial von Technik und Innovationen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bis 2020 will die SBB die Anzahl Berufsunfälle um rund fünf Prozent senken.

### Entwicklung 2017.

Trotz systematischer Anstrengungen haben sich 2017 bei der SBB inklusive der Tochtergesellschaften 5,2 Prozent mehr Berufsunfälle ereignet als im Vorjahr. Langfristig jedoch sinken die Berufsunfälle, weshalb die Versicherungsprämien 2018 erneut fallen. Dies stellt einen wertvollen, durch das Engagement aller Mitarbeitenden erreichten Sparbeitrag dar.

Um die Erfolgsgeschichte in der Arbeitssicherheit weiterzuführen, hat sich die SBB 2017 auf einfache, vorausschauende Präventionsmassnahmen konzentriert. So entwickelte sie für das Onboarding von Führungskräften und Mitarbeitenden bei Eintritt ins Unternehmen eine elektronische Schulung zum Thema Arbeitssicherheit, die sich orts- und zeitunabhängig absolvieren lässt.

Suva und SBB haben zudem gemeinsam mit weiteren Transportunternehmen, Verbänden und Behörden «Zehn lebenswichtige Regeln für die Eisenbahnbranche» erarbeitet und 2017 lanciert. Die lebenswichtigen Regeln sind auf Tätigkeiten mit hohen Sicherheitsrisiken ausgerichtet und enthalten bereits bekannte, grundlegende Kernbotschaften zum sicheren Verhalten. Im Zentrum steht die folgende Aussage: Wer eine Regelverletzung erlebt, hat das Recht und die Pflicht, Stopp zu sagen und die Arbeit zu unterbrechen. So verbessert die SBB die Arbeitssicherheit bei Tätigkeiten mit hohen Sicherheitsrisiken stetig.

# Zugang und Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach gestalten.

## Kombinierte Mobilität.

Durch technologische Entwicklungen und die Digitalisierung wandeln sich Kundenbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten grundlegend. Es ist deshalb zentral, den Kunden eine möglichst einfache, effiziente und gut vernetzte intermodale Mobilität anzubieten. Über das wichtige Kerngeschäft der SBB hinaus rücken Themen wie Information, Buchung, physische Anbindung und Services entlang der Tür-zu-Tür-Reisekette verstärkt ins Blickfeld und erfordern Weiterentwicklungen. Eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit der SBB mit kompetenten Partnern ist dabei zentral. Die Divisionen Personenverkehr und Immobilien haben schon vor über zehn Jahren damit begonnen, den Kunden kombinierte Mobilität auf der ersten und letzten Meile anzubieten. Sie bezwecken damit, ihren Kunden bedürfnisgerechte Mobilitätslösungen zu bieten und einen induzierten Verkehrsertrag\* zu schaffen. Die strategische Ausrichtung auf die Tür-zu-Tür-Mobilität und die Positionierung als Mobilitätsintegratorin versetzen die SBB in die Lage, die neuen Entwicklungen noch gezielter zu prägen und die Mobilität der Zukunft zu gestalten.

### Strategisches Ziel.

Die SBB ermöglicht umweltfreundliche Mobilitätslösungen von Tür zu Tür, indem sie die Bahn durch Angebote und Informationen auf einfache Weise mit weiteren Verkehrsträgern verknüpft. Dank fortschrittlicher, attraktiver Angebote im Bereich der Tür-zu-Tür-Mobilität steigert die SBB bis 2020 ihren induzierten Verkehrsertrag auf mindestens 106 Millionen Franken pro Jahr sowie den Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität auf 380 Millionen Franken.

### Entwicklung 2017.

Der induzierte Verkehrsertrag aus der kombinierten Mobilität hat 2017 gegenüber dem Vorjahr um 3,0 Prozent zugenommen. Damit hat die SBB das Jahresziel erreicht. Der Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität betrug 2017 348 Millionen Franken, was ebenfalls dem Jahresziel entspricht.

Im Dezember 2016 lancierte die SBB einen intermodalen Reiseplaner in einer Preview-Version. 2017 erhielt diese App zusätzliche Funktionen. Ebenso wurden neue Angebote wie Catch a Car, das stationsungebundene Carsharing von Mobility oder der neue Taxivermittlungsservice «go!» aufgeschaltet. Insgesamt luden über 60 000 Kunden diese App herunter und testeten sie. Die SBB hat im Rahmen des Preview-Betriebs wertvolle Einsichten für die digitale Weiterentwicklung gewonnen.

\* Der induzierte Verkehrsertrag entsteht durch Kunden, die die Bahn nutzen, weil ihnen Produkte der kombinierten Mobilität (Carsharing, Velodienstleistungen, P+Rail) zur Verfügung stehen.

Um die intermodale Mobilitätskette digital weiter zu vernetzen, hat die SBB Catch a Car als Kundenmehrwert in den SwissPass aufgenommen. Seit Frühling 2017 lassen sich so über 200 Catch-a-Car-Fahrzeuge in Basel und Genf direkt mit dem SwissPass öffnen.

Im letzten Quartal 2017 haben Mitarbeitende im Rahmen eines Pilotbetriebs an den SBB Standorten im Wankdorf und im Wylerpark in Bern ein Elektrotrottinet-Sharing getestet. Solche noch junge Mobilitätsformen werden vor allem im Kontext der Mikromobilität im urbanen Raum immer wichtiger.

2018 will die SBB ihre Bestrebungen rund um Shared Mobility vorantreiben, konkrete Bundle-Angebote entwickeln und die Integration weiterer neuer Mobilitätsoptionen erproben. Zudem wird 2018 eine neue SBB P+Rail-App mit SwissPass-Login die bisherige P+Rail-App ersetzen. Diese neue App erhöht die Benutzerfreundlichkeit und macht mit neuen und verbesserten Funktionen die persönliche Parkuhr für das Tagesparking am Bahnhof noch attraktiver. Zwei weitere Meilensteine stehen rund um das Thema Parkierung am Bahnhof bevor: die Inbetriebnahme des Parkierungshubs Stein-Säckingen und der Pilotversuch eines automatisierten Veloparkings am Bahnhof in Brugg.

## SBB Mitarbeitende mit Velo unterwegs.

SBB Mitarbeitende leben vor, wie effiziente und nachhaltige Mobilität funktioniert. Seit einigen Jahren stehen den Mitarbeitenden an SBB Standorten in Bern die Bikesharing-Velos und E-Bikes von PubliBike zur Verfügung. Seit Herbst 2016 lässt sich der Service einfach über den Mitarbeitenden-Badge nutzen. Der schlanke Zugang, eine kontinuierliche Kommunikation sowie der stabile Betrieb der PubliBike-Stationen bei den SBB Gebäuden im Wankdorf, im Wylerpark und in Ostermundigen haben dazu beigetragen, Bikesharing als Bestandteil der Mitarbeitermobilität zu verankern.

Die Nutzung der Velos und E-Bikes durch die Mitarbeitenden hat sich so gegenüber dem Vorjahr um über 50 Prozent erhöht. Durch den bevorstehenden Rollout der Stadtnetze in Bern und Zürich wird diese Nutzung weiter wachsen und Bikesharing im Arbeitsalltag an Bedeutung gewinnen. Das nutzt nicht nur der Umwelt, sondern ebenso dem persönlichen Wohlbefinden und der Gesundheit der Mitarbeitenden.

## Grüne Innovationen.

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

In jüngster Zeit verstärkt die Automobilindustrie ihre Werbemassnahmen. Sie setzt auf technische Neuerungen wie Elektroantriebe, um ihre Produkte umweltfreundlicher zu gestalten. Die SBB muss sich daher zunehmend proaktiv als «grüne» Mobilitätsvariante positionieren, um ihre Legitimation bei den Kunden, aber auch beim Bund als Eigner zu wahren. Die Abteilung Nachhaltigkeit fördert das Tätigkeitsfeld «grüne Innovationen», und die Divisionen setzen es um.

## Strategisches Ziel.

Grüne SBB Innovationen reduzieren die Umweltbelastung und werden dementsprechend als grüne Produkte vermarktet. Sie lassen sich vom Kunden direkt erleben und als Produkte mit ökologischem Mehrwert erkennen, wobei sich ihre ökologische Leistung durch klare Fakten belegen lässt. Bis 2020 will die SBB jährlich ein neues Innovationsprojekt oder ein neues grünes Produkt in der Pilotphase umsetzen.

## Entwicklung 2017.

Ende 2016 hat die SBB zusammen mit BMW Schweiz und mit der ETH Zürich das Pilotprojekt «SBB Green Class» lanciert ([sbb.ch/greenclass](http://sbb.ch/greenclass)). Im Rahmen des einjährigen Pilotprojekts testeten rund 140 Kunden im Jahr 2017 ein Abonnement, das individuelle Mobilität auf der Strasse mit dem Öffentlichen Verkehr kombinierte. Der Pilotversuch endete im Februar 2018, die Markteinführung ist auf Mitte 2018 geplant.

Im Oktober 2017 hat die SBB einen zweiten Pilotversuch lanciert und dabei ihr Produkt «SBB Green Class» mit «SBB Green Class E-Bike» erweitert. 52 Pilotkunden nehmen am Versuch teil. Ihr Mobilitätspaket enthält ein GA (wahlweise 1. oder 2. Klasse), ein E-Bike, einen Veloabstellplatz am Bahnhof sowie ein Carsharing-Abonnement. Damit sind die Kunden in der Lage, die Verkehrsmittel stets neu und ganz nach ihren Bedürfnissen zu kombinieren. Über eine App zeichnen sie ihr Mobilitätsverhalten auf. Die anfallenden Daten werden im Rahmen eines Forschungsprojekts, bei dem die ETH federführend ist, analysiert und ermöglichen wichtige Rückschlüsse für die Angebots- sowie die Verkehrsplanung.

Der SBB Online-Fahrplan ist bei den Kunden sehr beliebt. Leider liess sich anlässlich des Relaunches des Fahrplans im Frühling 2017 der dazugehörige Umweltrechner wegen technischer Schwierigkeiten nicht wie geplant integrieren. So ist der Umweltrechner vorerst lediglich in vereinfachter Ausführung verfügbar. Seine vollständige Integration in den Online-Fahrplan wird 2018 abgeschlossen.

Kunden sollen sich im und rund um den Bahnhof wohlfühlen. Deshalb sorgt die SBB für saubere Bahnhöfe, ausreichend Sitzgelegenheiten sowie gute Licht- und Klimaverhältnisse. Dabei verbessern Bäume und andere Pflanzen die Luft und sorgen für eine angenehme Atmosphäre. Die SBB hat deshalb entschieden, die Bahnhöfe in Zukunft noch mehr zu begrünen. 2017 sind zwei Pilotprojekte – die Moosbegrünung in Olten und der CityTree in Zürich Altstetten (siehe Box auf Seite 63) – angelaufen.

## Ein CityTree macht die Bahnhöfe grüner.

Die SBB hat im November 2017 am Stadtbahnhof Zürich Altstetten versuchsweise einen CityTree beziehungsweise «Stadtbaum» aufgestellt. Der CityTree ist rund vier Meter hoch und drei Meter breit. Er besteht aus immergrünen, winterharten Pflanzen und Mooskulturen der Gattung Sedum. Messungen haben ergeben, dass ein CityTree so viel Feinstaub wie bis zu 275 herkömmliche Stadtbäume aufnimmt. Der CityTree kostet rund 25 000 Euro und damit nur einen Bruchteil einer klassischen Bepflanzung. Er ist eine Entwicklung des deutschen Start-up-Unternehmens Green City Solutions.

Die SBB testet während rund anderthalb Jahren an unterschiedlichen Bahnhöfen, ob sich der CityTree bewährt. Erfüllt er seine Aufgabe für die Umwelt und stösst bei den Kunden auf eine positive Resonanz, wird er möglicherweise längerfristig zu sehen sein.

Im Oktober 2017 hat die SBB am Bahnhof Olten schweizweit erstmals eine Bahnhofswand mit Moos begrünt. Anlässlich dieses Pilotprojekts sammelt die SBB Erfahrungen und Kundenreaktionen – und entscheidet in der Folge, ob die Moosbegrünung auch an anderen Standorten und Bahnhöfen umgesetzt wird.

## Barrierefreiheit.

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 am Rollmaterial, an der Infrastruktur und bei der Fahrgastinformation vor. Die entsprechenden Verantwortlichkeiten verteilen sich auf die Bereiche Vertrieb und Services bei Personenverkehr, Anlagen und Technologie bei Infrastruktur sowie User Experience bei der SBB Informatik.

### Strategisches Ziel.

Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, nutzen bis 2020 alle Dienstleistungen der SBB möglichst autonom und diskriminierungsfrei. Die für Kunden relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sind ab 2020 barrierefrei.

### Entwicklung 2017.

2017 hat die SBB an den folgenden 14 Bahnhöfen Umbaumaassnahmen im Sinne der Barrierefreiheit abgeschlossen: Bülach, Bürglen, Däniken, Dulliken, Ecublens-Rue, Gland, Islikon, Lucens, Mägenwil, Siggenthal-Würenlingen, Stammheim, Stein am Rhein, Vevey, Zürich Hardbrücke. Ende 2017 konnten bereits 84,5 Prozent der Reisenden das Angebot der SBB barrierefrei nutzen. Die SBB hat damit ihr Jahresziel auf dem Weg zu einer barrierefreien Bahninfrastruktur erreicht.

Im September 2017 hat das BAV eine neue Planungsanweisung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) veröffentlicht. Die Anweisung gibt vor, auf welche Weise

das BehiG bei den Publikumsanlagen der Bahninfrastruktur bis Ende 2023 umzusetzen ist. Sie ermöglicht es der SBB, unverhältnismässige Umbauten zu vermeiden und den Kunden eine Alternative zu bieten. Die Anweisung sieht vor, die am häufigsten frequentierten Bahnhöfe umzubauen, um bis Ende 2023 95 Prozent aller Ein- und Aussteigenden einen barrierefreien Zugang zum Öffentlichen Verkehr zu gewährleisten.

Was den digitalen Zugang betrifft, hat die SBB 2017 erstmals einen Zielwert von 70 Prozent barrierefreier digitaler Touchpoints entlang ihrer Servicekette festgelegt. Sie erarbeitete zudem eine Übersicht zum aktuellen Stand, die deutliche Lücken bei der Barrierefreiheit digitaler Touchpoints aufzeigt. Diese Lücken konnte die SBB 2017 noch nicht vollständig schliessen: Bis Ende 2017 waren rund 51 Prozent der digitalen Touchpoints entlang der Servicekette barrierefrei umgesetzt. Um die Barrierefreiheit zeitnah zu erhöhen, legte die SBB den Schwerpunkt 2017 auf ihren Webauftritt inklusive des Online-Fahrplans und des Billettkaufs. In Zusammenarbeit mit «Zugang für alle» der Schweizerischen Stiftung zur behindertengerechten Technologienutzung traf sie Massnahmen, um den Webauftritt im Frühling 2018 nach den Richtlinien WCAG 2.0 (Web Content Accessibility Guidelines), Level AA, zertifizieren zu lassen. Als besonders aufwendig erwiesen sich die Überarbeitung der Inhalte und PDF-Dokumente sowie die Abhängigkeiten im Zusammenspiel mit anderen Systemen.

## Neuer Perronanzeiger kommt bei Personen mit eingeschränkter Mobilität gut an.

Noch ist das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit nicht erreicht, aber viele Massnahmen sind bereits umgesetzt: So lautet das Fazit der Arbeitsgruppe mobilitätseingeschränkter Bahnkunden. Die Arbeitsgruppe hat die Entwicklung des neuen Perronanzeigers begleitet, der mobilitätseingeschränkten Bahnkunden deutliche Vorteile bringt: Die Anzeige ist besser lesbar und enthält nunmehr wesentliche Zusatzinformationen wie Angaben zum Standort von Liften. Zudem ist es möglich, Detailinformationen auf dem Anzeiger zu platzieren: so etwa Einzelheiten zu Gleisänderungen, Gruppeninformationen, Zusatzinformationen zum Bahnverkehr, Störungsdetails oder Informationen im Zusammenhang mit lokalen Anlässen. Damit gewährleistet der neue Perronanzeiger das Zwei-Sinne-Prinzip, indem Hörbehinderte über den Inhalt wichtiger Lautsprecheransagen zusätzlich auf dem Bildschirm informiert werden. Insgesamt will die SBB bis Ende 2018 rund 180 neue Anzeiger installieren.

## Betriebssicherheit.

Sicherheit – das heisst ein unfallfreier Eisenbahnbetrieb und die Unversehrtheit von Kunden, Mitarbeitenden und Dritten – ist für die SBB ein zentrales Anliegen. Sie gehört daher zu den drei Topzielen der SBB.

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

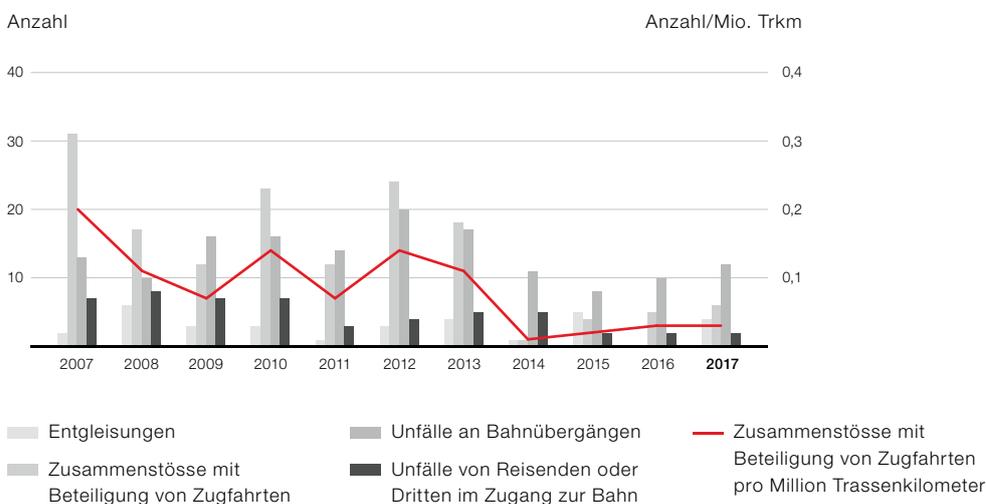
## Strategisches Ziel.

Die SBB hält die Sicherheit im Bahnbetrieb auf hohem Niveau. Dazu entwickelt sie ihre integrale Sicherheits- und Qualitätskultur weiter, gewährleistet die Einhaltung aller Sicherheitsregeln und nutzt dabei das Potenzial von Technik und Innovationen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bis 2020 will die SBB die Sicherheitskennzahl des Konzerns, ein Index aus Arbeits-, Rangier- und Zugunfällen, um 15 Prozent verbessern.

## Entwicklung 2017.

Messungen der Sicherheitsleistung belegen, dass sich die konstanten Anstrengungen zugunsten der Sicherheit bewähren. 2017 haben sich zehn Zugunfälle (Entgleisungen und Zusammenstösse) mit mittlerem und grossem Ausmasspotenzial ereignet. Die SBB verzeichnete damit fünf Unfälle mehr als im Vorjahr, erreichte damit aber ein Resultat unter dem langjährigen Durchschnitt. Das Resultat bestätigt den langfristigen Trend: Die SBB weist trotz erbrachter Mehrleistungen auf hohem Niveau immer weniger Unfälle aus. Drei der zehn Zugunfälle sind besonders erwähnenswert: Bei der Entgleisung eines EuroCity-Zugs bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Luzern wurden mehrere Reisende verletzt, und die Zufahrt zum Bahnhof war für fünf Tage unterbrochen. Beim Bahnhof Winterthur erfasste ein Güterzug ein Baustellenfahrzeug, wobei der Lenker tödlich verletzt wurde. In Basel entgleiste ein ICE bei der Einfahrt in den Bahnhof; es kam niemand zu Schaden, das Ereignis beeinträchtigte aber den Schienenverkehr im Raum Basel für einige Tage. Die Anstrengungen rund um die Sicherheit dürfen nicht nachlassen.

## Eisenbahnbetriebsunfälle.



Eine Ursache für Zugunfälle ist das Missachten von Halt zeigenden Signalen. Deshalb rüstet die SBB bis Ende 2018 zusätzlich rund 2700 Signale mit einer Geschwindigkeitsüberwachung aus und erhöht damit die Sicherheit massgeblich. Um die richtigen Präventionsmassnahmen zu treffen und das Lernpotenzial aus Unfällen auszuschöpfen, untersucht die SBB die Ursachen aller kritischen Ereignisse genau.

## Vorschriftenlandschaft der Zukunft – digital und einfacher.

Die Strategie «Sicherheit und Qualität» hat eine hochzuverlässige SBB zum Ziel. Sie beinhaltet daher sicherere, zuverlässigere und effizientere Prozesse. Eine höhere Sicherheit und Qualität wird damit auch bei den Vorgaben angestrebt: Es sollen keine Fehler durch Nichtbeachtung oder falsche Interpretation von Vorschriften geschehen. Das operative Personal mit sicherheitsrelevanten Aufgaben ist bei seiner täglichen Arbeit allerdings mit einer Vielzahl von Vorschriften konfrontiert. Die SBB hat 2017 daher begonnen, die Anzahl an Vorschriften spürbar zu verringern. Sie hat zudem eine «Vorschriften-App» entwickelt, die ab Mitte 2018 im Einsatz ist. Die App stellt rund 20 000 Mitarbeitenden (primär Lokführern, Fahrdienstleitern, Rangierern, Zugbegleitern, Sicherheitschefs und -wärtern Bau) die Betriebsvorschriften leicht auffindbar, übersichtlich und klar verständlich zur Verfügung.

## Sicherer Bahnzugang.

Nur wenn sich die Kunden an Bahnhöfen und in Zügen sicher fühlen, nutzen sie das Angebot der SBB gerne. Deshalb ist es für die SBB oberste Prämisse, dass das Sicherheitsniveau im Bahnumfeld jenem im öffentlichen Raum entspricht.

Der Bereich Öffentliche Sicherheit der SBB beobachtet die Entwicklung der Sicherheitslage laufend. Entlang ihrer Security-Strategie «Vorbeugen, abhalten und abwehren» leitet sie lagegerechte Massnahmen ab. In naher Zukunft sieht sich der Bereich Öffentliche Sicherheit gefordert, intelligente technische Systeme zu erkennen und zu integrieren, um damit die Sicherheitsdispositive zu verstärken und die Sicherheitskräfte zu unterstützen.

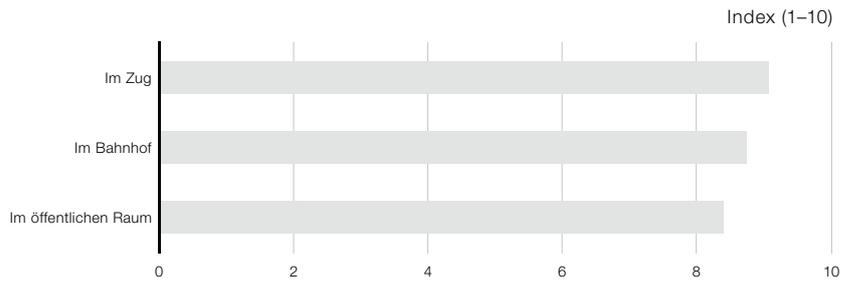
### Strategisches Ziel.

Die SBB nutzt alle Möglichkeiten, ihren Kunden einen sicheren Zugang zur Bahn sowie eine sichere Bahnfahrt zu gewährleisten und damit das Sicherheitsempfinden zu verbessern. Bis 2020 will die SBB die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im sicherheitspolizeilichen Bereich möglich machen. Der Bestand der Einsatzkräfte ist der Sicherheitslage angepasst.

### Entwicklung 2017.

Die SBB hat 2017 neu eine Wirkungsmessung eingeführt, die das Sicherheitsempfinden der Kunden erhebt. Es wird erhoben, wie sicher sich Kundinnen und Kunden an Bahnhöfen und in Zügen im Vergleich zum übrigen öffentlichen Raum fühlen. Die grosse Mehrheit der rund 115 000 Befragten gibt an, sich sowohl in Zügen als auch an Bahnhöfen sicherer zu fühlen als im restlichen öffentlichen Raum.

## Sicherheitsempfinden der Kunden.



Über die Polizeiliche Kriminalstatistik PKS (Quelle: Bundesamt für Statistik) können Straftaten im Bahnumfeld ausgewiesen werden, wobei das Bahnumfeld insgesamt gemeint ist und nicht nach einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgeschlüsselt werden kann. 2017 gab es mit rund 20 000 Straftaten im Bahnumfeld gleich viele Ereignisse wie im Vorjahr. Mit 63 Prozent ist der Diebstahl das häufigste Delikt, Sachbeschädigungen machen 13 Prozent aus. Graffiti- und Vandalismusschäden am Rollmaterial haben im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. Schwerwiegende Delikte wie Körperverletzungen machen 1,7 Prozent aus.

Mittel- und langfristig prägen vier Themenfelder das Sicherheitsniveau der SBB: die Kriminalität im Bahnumfeld, die Migration und ihre Folgen, Formen von Extremismus/Terrorismus sowie die Cyberrisiken im Bereich von Geschäfts- und Industrieanwendungen. Der Bereich Öffentliche Sicherheit der SBB beabsichtigt, gemeinsam mit den Linienverantwortlichen Sicherheitslücken und Schwachstellen auf Basis optimierter Lagetools und mittels gemeinsamer Analysen zu erkennen und durch gezielte personelle, bauliche, technische und organisatorische Massnahmen zu beseitigen.

# Beitrag an nachhaltiges Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz leisten.

## Nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung.

Die SBB prägt die Schweiz durch ihr Verkehrs- und Immobilienangebot. Denn eine gute Verkehrsanbindung ist ein entscheidendes Kriterium für die Wahl eines Wohn- oder Unternehmensstandorts. Gleichzeitig besitzt die SBB im Zentrum von Städten wertvolle Areale, die nicht mehr für den Bahnbetrieb genutzt werden. Die SBB ist gefordert, die mannigfachen Interessen – von Stadtplanung über Kultur und gemeinnützigen Wohnungsbau zu Mobilität, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit – aufzunehmen und ausgewogen zu berücksichtigen. Die Angebotsplanung im Verkehr bietet ähnliche Herausforderungen: Der Einfluss von Ausbauprojekten auf die Raumgestaltung ist gross, die Kosten für den Bau der Infrastruktur und den Unterhalt sind ebenso erheblich. Deshalb prüft die SBB, wie sich Angebotserweiterungen möglichst effizient erzielen lassen.

### Strategisches Ziel.

Die SBB plant ihr Angebot nachhaltig und berücksichtigt die Lebenszykluskosten, die Auswirkungen auf die Verkehrsströme, die Interessen der Umwelt, den Energie-, Flächen- und Materialverbrauch sowie soziale Kriterien. Sie will strategische Konzepte zu einem frühen Zeitpunkt mittels Kriterien entlang der Nachhaltigkeitsstrategie bewerten. Das Vorgehen wird in einem Versuch geprüft.

### Entwicklung 2017.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die SBB beauftragt, zwei Varianten für den STEP Ausbauschritt (AS) 2030/35 zu erstellen. Die eine Variante umfasst ein Investitionsvolumen von 7 Milliarden Franken bei einer Umsetzung bis 2030, die andere Variante ein Volumen von 12 Milliarden Franken bei einer Umsetzung bis 2035. Parallel dazu entwickelte die SBB eigene Vorschläge für ein nachfrageorientiertes – und gleichzeitig bezahlbares – Verkehrsangebot für die ganze Schweiz. Sie nahm zudem im Rahmen der Vernehmlassung zum STEP AS 2030/35 Stellung (siehe [sbb.ch/step2030](http://sbb.ch/step2030)). Ende 2018 soll die Botschaft zum STEP AS 2030/35 dem Parlament vorgelegt werden. National- und Ständerat werden voraussichtlich 2019 über den STEP AS 2030/35 beraten.

Im Berichtsjahr hat eine Arbeitsgruppe von SBB Experten aus Angebotsplanung, Finanzen und Nachhaltigkeit, unterstützt von Infracore, eine grobe Bewertung einer Ausbaumassnahme mit einem Katalog von Nachhaltigkeitskriterien vorgenommen. Die interne Diskussion ergab, dass die Kriterien entlang der SBB Nachhaltigkeitsstrategie frühzeitig in die Planung eingebracht werden sollten, damit sie ihre optimale Wirkung entfalten können. Deshalb prüft die SBB 2018 Möglichkeiten, Nachhaltigkeitsvorgaben für den Ausbauschritt 2040 bereits frühzeitig auf strategischer Ebene einfließen zu lassen.

SBB Immobilien hat 2017 verstärkt Areale in den Zentren der grösseren Schweizer Städte entwickelt. Dabei beschritt sie neue Wege im Einbezug der Bevölkerung. So führte SBB Immobilien anlässlich der Gestaltung des Areals Neugasse in Zürich fünf Workshops mit Interessierten durch, um die Planungsgrundlagen zu erarbeiten. Die Neubebauung des Areals Neugasse ist ab 2022 vorgesehen.

## Gelungener Balanceakt zwischen vielfältigen Interessen.

«Zusammen mit der SBB haben wir die Interessen der Öffentlichkeit erfolgreich eingebracht», meint Eric Züger. Als Gemeinderat von Morges und Zuständiger für die Stadtraumplanung hat er an der Gestaltung des Quartiers «des Halles» in Morges mitgewirkt. Das Quartier integriert sich architektonisch gut in das Stadtgefüge. «Wir haben viel Zeit investiert, damit das Quartier sowohl funktionell als auch ästhetisch eine hohe Lebensqualität bietet», meint Züger. Für die Einwohnerinnen und Einwohner ist es darüber hinaus zentral, dass öffentliche Einrichtungen in der Nähe liegen. Im neuen Quartier werden eine Schule, eine Kinderkrippe, betreutes Wohnen und ein Quartiertreff einziehen. Nur die Polizeistation findet erst nach dem Bahnhofsumbau (2020–25) einen geeigneten Platz. Somit sorgt in Morges ein gelungener Mix dafür, dass das Stadtzentrum mit dem Quartier «des Halles» nicht nur äusserlich attraktiv, sondern auch im Alltag belebt ist.

Insgesamt entstehen Wohnungen für rund 1000 Personen sowie gewerbliche Bauten für 600 Arbeitsplätze. 28 Wohnungen im preisgünstigen Segment belegen das Bestreben der SBB, den Auftrag des Bundes umzusetzen, den Wert der eigenen Immobilien zu steigern sowie gleichzeitig preisgünstige Wohnungen anzubieten. Züger betont: «Wenn der Balanceakt zwischen Rendite und Allgemeinheitsinteressen gelingt, stärkt dies letztlich die Akzeptanz der Projekte bei der Bevölkerung.»

## Optimierung der Pendlerströme.

Auf keinem anderen Bahnnetz der Welt verkehren mehr Züge pro Tag und Strecke als bei der SBB. Doch werden die Züge sehr ungleichmässig genutzt: Zu Hauptverkehrszeiten sind viele Züge stark ausgelastet, im Tagesdurchschnitt sind jedoch weniger als 30 Prozent der Sitzplätze belegt. Das ist weder betriebswirtschaftlich noch volkswirtschaftlich optimal.

Die SBB engagiert sich deshalb in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und der öffentlichen Hand für eine gleichmässige Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf. Die Hauptverantwortung für das Thema liegt im Personenverkehr beim Bereich Verkehr sowie bei Public Affairs und Regulation des Konzerns.

### Strategisches Ziel.

Die SBB initiiert und unterstützt Lösungen, um Pendlerströme zu optimieren und vorhandene Kapazitäten effektiver zu nutzen. Pendler sollen ihre Reise vermehrt in die Nebenverkehrszeiten verschieben. Bis 2020 ist deshalb das jährliche Nachfragewachstum zu Nebenverkehrszeiten grösser als zu Hauptverkehrszeiten.

## Entwicklung 2017.

2017 hat im Fernverkehr die Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten um 0,9 Prozent zugenommen, während die Nachfrage zu Nebenverkehrszeiten um 0,2 Prozent zurückging. Im Gegensatz zu den beiden Vorjahren hat die SBB damit ihr Ziel im Fernverkehr nicht erreicht. Dies zeigt, dass weiterhin grosse Anstrengungen und neue Ideen erforderlich sind, um die vorhandenen Kapazitäten langfristig effektiver als bisher zu nutzen. Im Regionalverkehr hingegen wurde das Ziel erreicht.

Im Projekt «Auslastungssteigerung» entwickelt die SBB neue Instrumente für eine gleichmässigeren sowie höhere Sitzplatzauslastung und widmet sich zur Optimierung der Pendlerströme den Zielgruppen Privatpersonen, Unternehmen und Hochschulen. Für die Zielgruppe Privatpersonen testete die SBB 2017 während dreier Monaten die Travel-Smart-App (siehe Box auf Seite 71). Ebenso trug die Zusammenarbeit mit Hochschulen 2017 Früchte. Die Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW erklärte sich als weitere Bildungsinstitution bereit, in Zusammenarbeit mit der SBB ihre Vorlesungszeiten anzupassen: Auf dem neuen FHNW-Campus in Muttenz werden die Lehrveranstaltungen teilweise später beginnen. Für die Zielgruppe Unternehmen bietet die SBB unter [sbb.ch/pendeln](http://sbb.ch/pendeln) ein Online-Coaching an: Viele Reisende wollen gerne ausserhalb der Stosszeiten pendeln. Dafür müssen sie das Einverständnis der Kollegen und Vorgesetzten einholen, was oft als unangenehme Aufgabe empfunden wird. Das Online-Coaching illustriert deshalb, wie sich das berufliche Umfeld in die Veränderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens einbinden lässt. Schliesslich setzt sich die SBB im Rahmen der Work Smart Initiative dafür ein, flexible Arbeitsformen zu fördern. Die 2015 herausgegebene Charta umfasst inzwischen 144 Unternehmen, Institutionen und Behörden – 51 mehr als im Vorjahr.

Eine 2017 durchgeführte repräsentative Umfrage unter SBB Mitarbeitenden hat gezeigt, dass mobil-flexible Arbeitsformen bei der SBB inzwischen weit verbreitet sind. Die Frage, ob sie manchmal unterwegs, zuhause oder an einem anderen Standort arbeiteten, beantworteten 75 Prozent der Mitarbeitenden mit Ja. 2015 waren es erst 47 Prozent gewesen. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Berufsgruppen sind dabei – auch funktionsbedingt – sehr gross: Während beim Büropersonal 89 Prozent der Mitarbeitenden mobil-flexibel arbeiten, sind es beim Fahrdienst lediglich 15 Prozent. 33 Prozent des Büropersonals vermeiden dank mobil-flexiblem Arbeiten gezielt Fahrten zu Hauptverkehrszeiten. Sie geben an, dadurch im Schnitt an elf Tagen pro Monat Hauptverkehrszeiten zu umgehen.

## Belohnt wird, wer «smart» pendelt.

«Bravo. Sie sind 75 Prozent ausserhalb der Stosszeit gereist.» Die während dreier Monate getestete Travel-Smart-App hat die Reisenden – sogar mithilfe von Gewinnspielen – zum Reisen ausserhalb der Stosszeiten angeregt. Über die Hälfte der 500 Teilnehmenden bewertete die Information über das eigene Reiseverhalten als positiv. So meldete ein Testnutzer zurück: «Sehr gelungene App. Mehr über sein Reiseverhalten zu erfahren, macht Spass. Zudem motiviert es mich dazu, meine Arbeitszeiten zu überdenken – und gibt mir ein Instrument in die Hand, um die Diskussion mit dem Vorgesetzten zu führen.»

Zehn Prozent der Testuser haben angegeben, dass sich der Anteil ihrer Reisen in der Nebenverkehrszeit seit der Benutzung der App erhöht hat. Im Laufe des Jahres 2018 wird die SBB erprobte und für wirksam befundene Funktionen der Test-App in ihre App-Welt integrieren.

# Grundsätze der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

## Berichtsprofil.

Die SBB veröffentlicht jedes Jahr einen dreisprachigen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht ([sbb.ch/geschaeftsbericht](http://sbb.ch/geschaeftsbericht)). Parallel dazu werden die wichtigsten Zahlen und Fakten auf der SBB Website ([reporting.sbb.ch](http://reporting.sbb.ch)) aktualisiert. Erstmals veröffentlicht die SBB zusätzlich einen Bericht gemäss GRI-Standards ([sbb.ch/gri](http://sbb.ch/gri)) auf Deutsch. Er ist integrierter Bestandteil der Jahresberichterstattung. Die SBB legt darin ihre wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen gemäss den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) offen. Dabei wurde dieser Bericht in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option Kern erstellt. Auf Seite 3 findet sich der tabellarische GRI-Inhaltsindex mit den entsprechenden Seitenverweisen.

102–49

Der SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2017 bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017. Den Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2016 hatte die SBB am 21. März 2017 publiziert. Wie im Vorjahr orientiert sich die Darstellung des Berichts an den Stossrichtungen und Handlungsfeldern der Nachhaltigkeitsstrategie. Im Vergleich mit dem Vorjahr haben sich dabei weder die Berichtsgrenzen noch die verwendeten Messmethoden signifikant verändert.

102–45

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2017 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, ist dies gesondert vermerkt.

Der SBB Jahresberichterstattung 2017 liegt eine Wesentlichkeitsüberprüfung durch die Global Reporting Initiative zugrunde. Die Überprüfung bestätigt, dass die allgemeinen Angaben GRI 102–40 bis GRI 102–49 zur Einbindung von Stakeholdern und zu den wesentlichen Inhalten der Berichtserstattung im GRI-Inhaltsindex und im Bericht richtig aufgeführt sind. 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](mailto:christina.meier@sbb.ch)

# Finanzbericht.

## Inhaltsverzeichnis.

### SBB Konzern

- S 74 Finanzieller Lagebericht
- S 84 Konzernerfolgsrechnung SBB
- S 85 Konzernbilanz SBB
- S 86 Konzerngeldflussrechnung SBB
- S 87 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- S 88 Anhang zur Konzernrechnung 2017
- S 115 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

### SBB AG

- S 117 Erfolgsrechnung SBB AG
- S 118 Bilanz SBB AG
- S 119 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- S 128 Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn
- S 129 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

## Finanzieller Lagebericht. Die SBB im Jahr 2017.

Das Konzernergebnis der SBB nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 18,4 Mio. auf CHF 399,0 Mio. zu (2016: CHF 380,6 Mio.). Verbesserungen bei Infrastruktur und bei Personenverkehr standen dabei dem tieferen Ergebnis von Güterverkehr gegenüber.

Personenverkehr erzielte ein Ergebnis von CHF 185,8 Mio. (CHF +46,6 Mio. ggü. Vorjahr). Die Personenverkehrserträge wuchsen gegenüber dem Vorjahr um CHF 148,0 Mio., insbesondere aufgrund der Ende 2016 in Kraft getretenen Tarifmassnahmen zur Deckung der Trassenpreiserhöhung, der aktiven Marktbearbeitung und der Verbesserungen im internationalen Personenverkehr.

Immobilien erreichte ein Ergebnis vor Ausgleichszahlungen in Höhe von CHF 434,6 Mio. (CHF +2,0 Mio. ggü. Vorjahr). Die Mieterträge bei Immobilien wuchsen um CHF 20,7 Mio., insbesondere auch aufgrund der Zunahme der Drittsätze in den Bahnhöfen. Zum Ergebnis beigetragen hat massgeblich der Erfolg aus Veräusserung von Immobilienobjekten (CHF 203,7 Mio.). Vom Ergebnis wurden CHF 150,0 Mio. als Ausgleichszahlung zur Finanzierung der Infrastruktur und CHF 274,6 Mio. zur Sanierung und Stabilisierung der Pensionskasse SBB verwendet.

Das Ergebnis von Güterverkehr lag bei CHF –238,7 Mio. (2016: CHF 1,1 Mio.). Neben einem strukturell bedingten Rückgang und Problemen beim Wagenladungsverkehr belastete eine Wertberichtigung in Höhe von CHF 188,7 Mio. das Ergebnis von SBB Cargo Schweiz (CHF –244,8 Mio.). SBB Cargo International erwirtschaftete dank Volumensteigerungen ein Ergebnis von CHF 8,2 Mio.

Im Gegensatz zu den Vorjahren, in denen Infrastruktur jeweils ein Defizit auswies, deckten 2017 die Mittel der Leistungsvereinbarung 2017–2020 wieder alle Leistungen für den Substanzerhalt. Dank Produktivitätssteigerungen im Betrieb und Unterhalt und höherer Energiepreise resultierte ein positives Ergebnis von CHF 99,6 Mio. (2016: CHF –102,8 Mio.). In der Erneuerung führten Projektverzögerungen und Produktivitätssteigerungen dazu, dass nicht alle Mittel der Leistungsvereinbarung in Anspruch genommen wurden.

Der Free Cashflow nach Finanzierung durch die öffentliche Hand lag bei CHF 396,3 Mio. (2016: CHF –539,7 Mio.). Erstmals seit 2012 resultierte wieder ein positiver Free Cashflow. Neben der Berücksichtigung des ausserordentlichen Arbeitgeberbeitrags in die Pensionskasse in 2016 trug insbesondere die vollständige Finanzierung des Substanzerhalts Infrastruktur durch die Leistungsvereinbarung 2017–2020 zur Verbesserung bei.

Aufgrund des positiven Free Cashflow sank die verzinssliche Nettoverschuldung von CHF 8,8 Mrd. auf CHF 8,4 Mrd. Dies und der verbesserte EBITDA führten zu einem Schuldendeckungsgrad von 5,97 (2016: 7,47\*). Damit ist die Vorgabe des Bundes eines Schuldendeckungsgrades von maximal 6,50 eingehalten.

\* Anpassung Vorjahr an geänderte Berechnungslogik (Wert Vorjahr 7,26)

Gewinnerwartung und -verwendung der einzelnen Geschäftsfelder.

		Immobilien	Güterverkehr	Personenverkehr		Infrastruktur	
				Fernverkehr	Regionalverkehr	Netz	Energie
<b>Rahmenbedingungen für das Ergebnis</b>	Strategische Ziele des Bundesrates	Die SBB steigert langfristig den Unternehmenswert, erzielt in allen Geschäftsfeldern ein branchenübliches Ergebnis, verbessert die Produktivität weiter und erfüllt die Qualitätserwartungen					
	SBB spezifische regulatorische Vorgaben	Keine	Keine	Bestimmungen Fernverkehrskonzession (Diskussion über angemessenen Gewinn mit Preisüberwacher)	Ausgeglichenes Ergebnis		Reguliert durch administrierten Bahnstrompreis
	Vorgaben SBB	Branchenübliches Ergebnis	Branchenübliches Ergebnis	Branchenübliches Ergebnis	Ausgeglichenes Ergebnis und Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben sowie Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr und Produktivität bei Infrastruktur		Refinanzierungsfähigkeit
<b>Bilanzielle Ergebnisabbildung</b>		Aktienrechtliche Vorgaben in Bezug auf Reservebildung			Spezialgesetzliche Reserverbildung gemäss Personenbeförderungsgesetz	Spezialgesetzliche Reserverbildung gemäss Eisenbahngesetz	Aktienrechtliche Vorgaben in Bezug auf Reservebildung
<b>Gewinnverwendung</b>	Finanztechnisch	Gewinn bleibt im System					
	Unternehmerisch	Rückzahlung Darlehen aus PK-Sanierung/-Stabilisierung, Finanzierung Infrastruktur und kundenwirksame Reinvestitionen	Kundenwirksame Reinvestitionen		Deckung zukünftiger Verluste, z. B. aufgrund reduzierter Abgeltungen	Deckung zukünftiger Verluste, z. B. aufgrund reduzierter Mittel aus der Leistungsvereinbarung	Reinvestitionen in Energieanlagen

Für die Geschäftsfelder der SBB gibt es unterschiedliche Gewinnerwartungen. Einerseits resultieren diese Erwartungen aus den strategischen Zielen des Bundesrates und aus regulatorischen Vorgaben. Andererseits leitet die SBB darauf basierend für die einzelnen Geschäftsfelder Ergebnis- oder Produktivitätsziele ab.

Ergebnisse werden im Gewinnvortrag ausgewiesen oder in die Reserven überführt. Die Zuweisung orientiert sich dabei entweder an den aktienrechtlichen Vorgaben gemäss Art. 671 Obligationenrecht oder an den spezialgesetzlichen Vorgaben gemäss Personenbeförderungsgesetz (Regionalverkehr) oder Eisenbahngesetz (Infrastruktur). Grundsätzlich verbleiben alle Gewinne im Bahnsystem.

Immobilien erwirtschaftet mit dem externen Vermietgeschäft marktübliche Gewinne, die aktuell zum grössten Teil für die Finanzierung der Infrastruktur und zur Tilgung von Krediten (die zur Sanierung und Stabilisierung der Pensionskasse aufgenommen wurden) verwendet werden. Auch der Erfolg aus Immobilienveräusserungen wird für diesen Zweck verwendet.

Güterverkehr soll branchenübliche Ergebnisse erzielen.

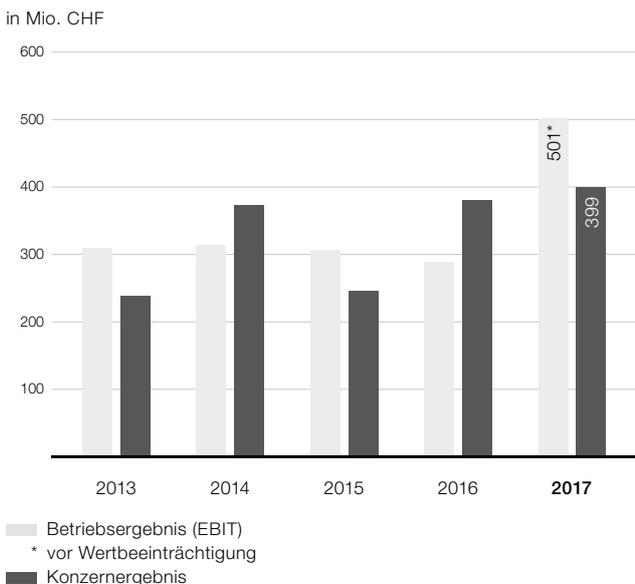
Im Fernverkehr bestehen unterschiedliche Gewinnerwartungen zwischen dem Eigner und dem Preisüberwacher. Gewinne sind hier notwendig, um kundenwirksame Investitionen (insb. in neue Flotten und Verkaufssysteme) finanzieren zu können.

Im Regionalverkehr wird ein ausgeglichenes Ergebnis mit einer Steigerung des Kostendeckungsgrades angestrebt. Gewinne werden der spezialgesetzlichen Reserve PBG zugewiesen und dienen zur Deckung zukünftiger Verluste.

Bei Infrastruktur Netz werden wie im Regionalverkehr ein ausgeglichenes Ergebnis und Kostenproduktivitäten angestrebt. Gewinne werden hier der spezialgesetzlichen Reserve EBG zugewiesen und dienen zur Deckung zukünftiger Verluste. Um die nachhaltige Qualität und Sicherheit der Fahrbahn zu gewährleisten, erbrachte Infrastruktur Netz in den Jahren 2013 bis 2016 zusätzlichen Unterhalt, der jeweils zu einem negativen Ergebnis führte und den Reserven gemäss Eisenbahngesetz belastet wurde.

Die Ergebnisse bei Infrastruktur Energie werden massgeblich durch den administrierten Bahnstrompreis bestimmt. Gewinne werden für Reinvestitionen in nachhaltige Energieanlagen verwendet.

## Konzernergebnis 2013–2017.



Das Konzernergebnis betrug CHF 399,0 Mio. und lag damit leicht über dem Vorjahr (CHF 380,6 Mio.).

Der Betriebsertrag wuchs um CHF 454,1 Mio. auf CHF 9441,8 Mio. (+5,1%). Das Wachstum resultierte hauptsächlich aus Personenverkehrserträgen (CHF +150,5 Mio.), Mieterträgen (CHF +28,5 Mio.) und Leistungen der öffentlichen Hand (CHF +199,5 Mio.). Die Zunahme der Letzteren beruht insbesondere auf der Leistungsvereinbarung 2017–2020, mit der wieder alle ungedeckten Leistungen für den Substanzerhalt der Infrastruktur finanziert sind.

Der Betriebsaufwand (CHF 8940,5 Mio.) stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF +241,0 Mio. (+2,8%). Gründe waren insbesondere die Zunahme der Abschreibungen (CHF +95,6 Mio.) und der höhere Personalaufwand (CHF +45,0 Mio.).

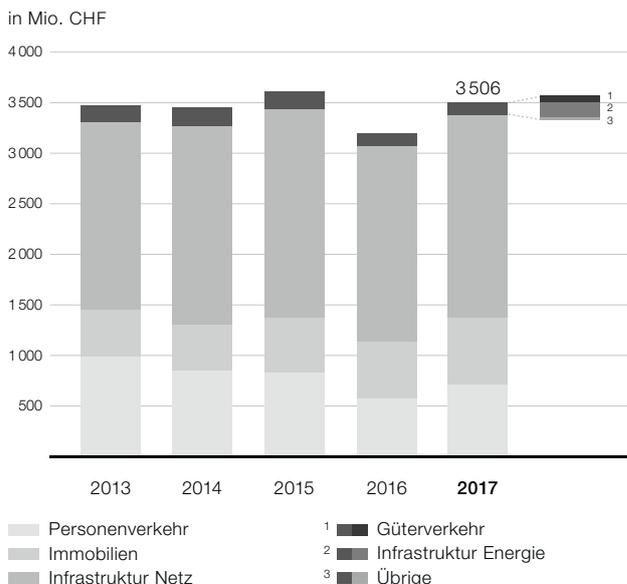
Gegenüber dem Vorjahr resultierte daraus ein höheres Betriebsergebnis vor Wertberichtigung von CHF 501,2 Mio. (CHF +213,0 Mio.).

Aufgrund eines strukturell bedingten Rückgangs und von Problemen beim Wagenladungsverkehr wurde bei SBB Cargo Schweiz eine Wertberichtigung von CHF 188,7 Mio. verbucht. Damit liegt das Betriebsergebnis bei CHF 312,6 Mio.

Mit CHF –103,6 Mio. war das Finanzergebnis vor allem aufgrund tieferer Zinsen besser als im Vorjahr (CHF +16,3 Mio.).

Mit CHF 207,3 Mio. lag der Erfolg aus Immobilienveräusserungen um CHF 17,6 Mio. unter dem Vorjahr.

## Investitionen 2013–2017.



Das Investitionsvolumen lag mit CHF 3505,8 Mio. um CHF 309,9 Mio. über dem Vorjahr.

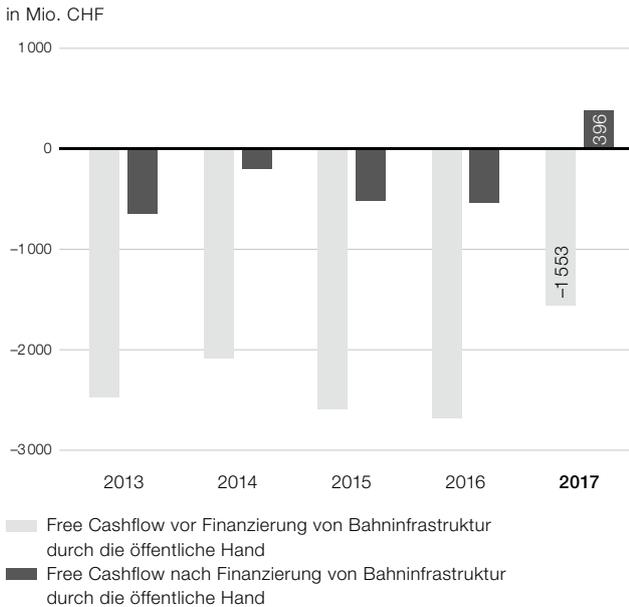
Zur Verbesserung des Angebots und des Fahrkomforts investierte Personenverkehr CHF 722,8 Mio. (2016: CHF 578,2 Mio.). Es wurden sowohl neue Züge beschafft (z. B. Fernverkehrs-Doppelstockzüge und FLIRT-Triebzüge) als auch das bestehende Rollmaterial modernisiert (z. B. Doppelstockwagen S-Bahn Zürich). Die Investitionen im Personenverkehr teilten sich auf in Fernverkehr (CHF 246,3 Mio.; 2016: CHF 195,3 Mio.), bestellter Regionalverkehr (CHF 337,4 Mio.; 2016: CHF 268,2 Mio.) sowie Unterhaltswerke und Verkaufssysteme (CHF 139,1 Mio.; 2016: CHF 114,7 Mio.).

Die Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau von Bahnhofsgebäuden sowie die Entwicklung zentraler, bahnhofsnahe Lagen bei Immobilien lagen mit CHF 652,3 Mio. über dem Vorjahresniveau (2016: CHF 558,2 Mio.; bspw. Zürich Europaallee).

Insgesamt investierte die SBB CHF 2008,4 Mio. (2016: CHF 1938,0 Mio.) in den Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur, in die Verbesserung der Fahrplanstabilität sowie in die Erweiterung des Bahnangebots.

Energie investierte CHF 77,2 Mio. (2016: CHF 83,5 Mio.) in den Ausbau und Erhalt von Anlagen zur Energiegewinnung und -übertragung.

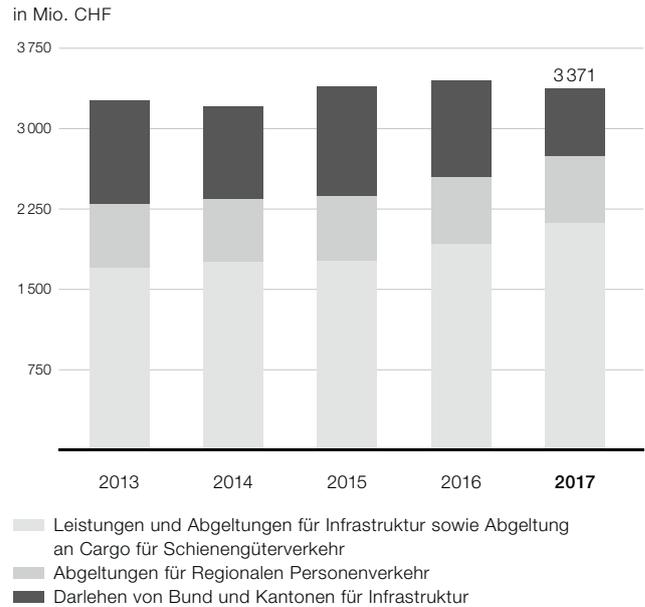
### Free Cashflow vor und nach Finanzierung durch die öffentliche Hand 2013–2017.



Der Free Cashflow nach Finanzierung durch die öffentliche Hand lag bei CHF 396,3 Mio. und war damit erstmals seit 2012 wieder positiv (2016: CHF –539,7 Mio.). Neben der Berücksichtigung des ausserordentlichen Arbeitgebereinschusses in die Pensionskasse in 2016 im Umfang von CHF 690,0 Mio. trug insbesondere die vollständige Finanzierung des Substanzerhalts Infrastruktur durch die Leistungsvereinbarung 2017–2020 zur Verbesserung bei. Ohne die Verzögerungen bei der Beschaffung der Fernverkehrs-Doppelstockzüge hätte aber auch in 2017 ein negativer Free Cashflow resultiert.

Für Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen erhielt die SBB 2017 CHF 1949,6 Mio. von der öffentlichen Hand (2016: CHF 2142,0 Mio.). Die Abnahme gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus tieferen Zahlungen der öffentlichen Hand für Ersatzinvestitionen.

### Leistungen der öffentlichen Hand 2013–2017.

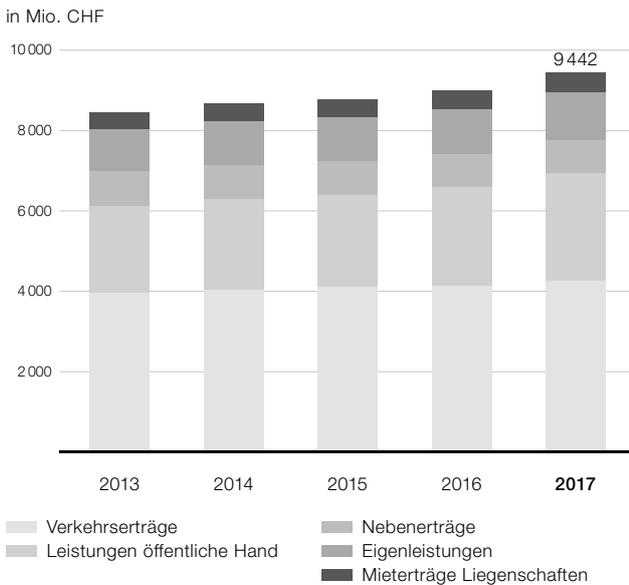


Die Leistungen der öffentlichen Hand an die Infrastruktur umfassten die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für die Bereitstellung und den Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen (CHF 2117,9 Mio., CHF +191,0 Mio. ggü. Vorjahr). Darin enthalten war die Abgeltung an SBB Cargo Schweiz für den Schienengüterverkehr (CHF 13,2 Mio., CHF –2,9 Mio. ggü. Vorjahr).

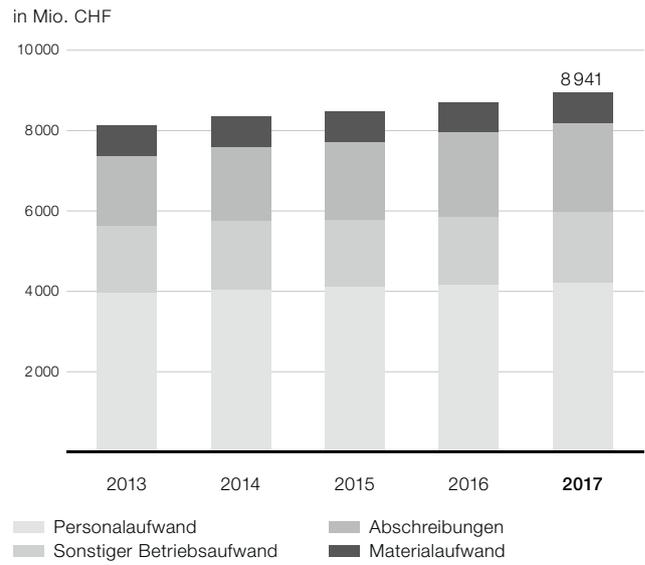
Die Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr entsprechen denjenigen Kosten des durch die öffentliche Hand bestellten Angebots, welche durch die Reisenden nicht gedeckt waren (CHF 622,3 Mio., CHF –2,1 Mio. ggü. Vorjahr).

Aus dem Infrastrukturfonds und aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) wurden Darlehen im Umfang von CHF 630,5 Mio. hauptsächlich für den Eppenbergtunnel, für den Ausbau der Linie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse und für den Bau des 4-Meter-Korridors (insb. Neubau des Bözberg-Doppelspurtunnels) bereitgestellt (2016: CHF 900,1 Mio.; darin nicht enthalten ist die liquiditätsunwirksam durchgeführte Übernahme des Gotthard-Basistunnels von der AlpTransit Gotthard AG).

## Betriebsertrag 2013–2017.



## Betriebsaufwand 2013–2017.



Der Betriebsertrag wuchs gegenüber dem Vorjahr um 5,1 % auf CHF 9441,8 Mio.

Die Personenverkehrserträge stiegen gegenüber dem Vorjahr insbesondere aufgrund der Ende 2016 in Kraft getretenen Tarifmassnahmen zur Deckung der Trassenpreiserhöhung, der aktiven Marktbearbeitung und der Verbesserungen im internationalen Personenverkehr um CHF 150,5 Mio. (+4,8 %). Die Güterverkehrserträge waren rückläufig (CHF -12,6 Mio.; -1,5 %). Dabei verzeichnete SBB Cargo Schweiz einen Rückgang, die Erträge von SBB Cargo International entwickelten sich erneut positiv.

Die Nebenerträge lagen mit CHF 826,8 Mio. auf Vorjahresniveau (+0,8 %).

Die Leistungen der öffentlichen Hand beinhalteten die erfolgswirksamen Komponenten für Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur sowie die Abgeltungen im Regional- und Güterverkehr (CHF 2665,8 Mio.). Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr um CHF 199,6 Mio. (+8,1 %) resultierte insbesondere aus der Leistungsvereinbarung 2017–2020, mit der wieder alle ungedeckten Leistungen der Infrastruktur finanziert sind.

Die Eigenleistungen (CHF 1183,1 Mio.) zeigen den Anteil der selbst erstellten Sachwerte. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr von CHF 85,6 Mio. (+7,8 %) widerspiegelte das höhere Investitionsvolumen.

Die Zunahme der Mieterträge um CHF 28,5 Mio. (+6,2 %) resultierte aus der Inbetriebnahme neuer Flächen (u. a. Zürich Europaallee Baufeld H und Neuinbetriebnahmen in Bahnhöfen).

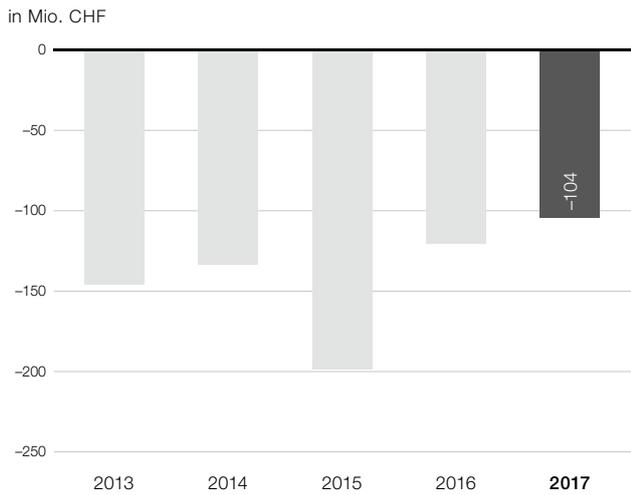
Der Betriebsaufwand lag bei CHF 8940,5 Mio. (Vorjahr: CHF 8699,5 Mio.).

Der Betriebsaufwand vor Abschreibungen nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 145,6 Mio. auf CHF 6714,7 Mio. zu. Angestiegen sind insbesondere der Personalaufwand (CHF +45,0 Mio.; hauptsächlich aufgrund zusätzlich benötigten Drittpersonals für Digitalisierungsprojekte und Substanzerhalt) und der sonstige Betriebsaufwand (CHF +74,0 Mio.; u. a. höherer Fahrzeugaufwand durch Zumietung von Fahrzeugen beim Personenverkehr und im internationalen Güterverkehr).

Insbesondere die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels Mitte 2016 und neue Züge führten zu höheren Abschreibungen von CHF 2225,9 Mio. (2016: CHF 2130,3 Mio.).

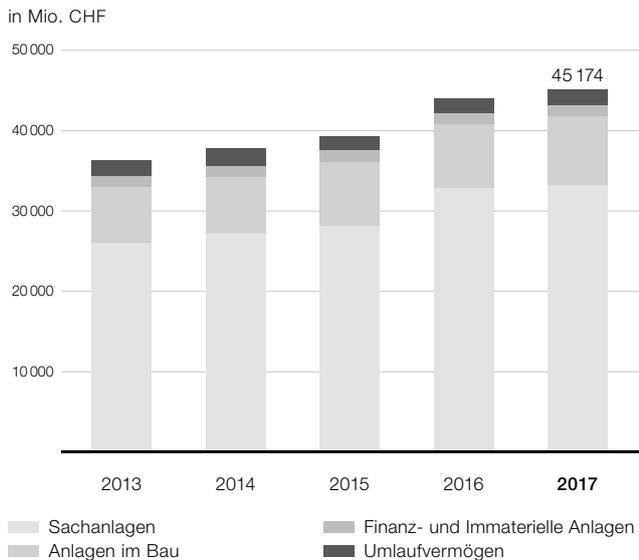
Nicht als Teil des Betriebsaufwands ausgewiesen wird die Wertberichtigung bei SBB Cargo Schweiz im Umfang von CHF 188,7 Mio.

### Finanzergebnis 2013–2017.

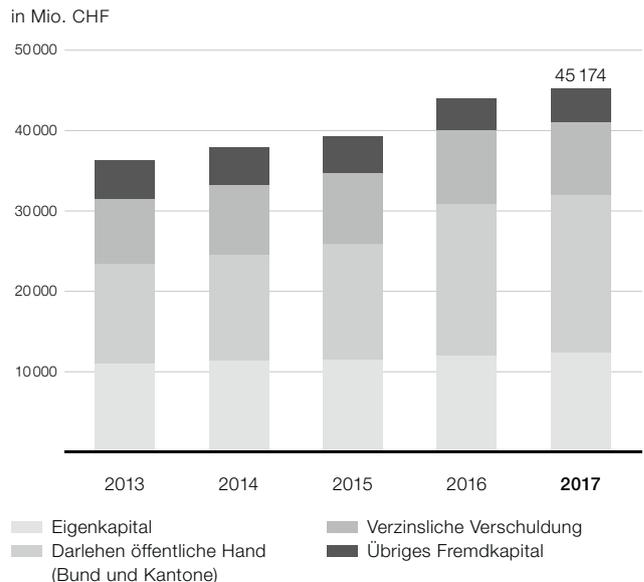


Das Finanzergebnis betrug CHF –103,6 Mio. (umfasst u. a. Zinsaufwendungen, Beteiligungserträge und Fremdwährungseffekte) und hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert (CHF +16,2 Mio.).

### Bilanzstruktur Aktiven 2013–2017.



### Bilanzstruktur Passiven 2013–2017.



Die Sachanlagen und Anlagen im Bau nahmen im Jahr 2017 von CHF 40 865,9 Mio. auf CHF 41 838,7 Mio. zu. Die Zunahme ist insbesondere auf Baufortschritte bei grossen Infrastrukturprojekten (u. a. Eppenbergtunnel und Ausbau der Linie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) und bei Immobilienprojekten (u. a. Zürich Europaallee) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte die Wertberichtigung bei SBB Cargo Schweiz.

Die Finanz- und Immateriellen Anlagen lagen mit CHF 1372,5 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres (CHF –7,1 Mio.).

Das im Vergleich zum Vorjahr höhere Umlaufvermögen (CHF +168,9 Mio.) resultierte aus der Zunahme der Flüssigen Mittel.

Die Zunahme der Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur von CHF 18 932,5 Mio. auf CHF 19 563,0 Mio. war insbesondere durch die von den Kantonen bestellten Grossprojekte (u. a. Eppenbergtunnel, Ausbau der Linie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse und Bau des 4-Meter-Korridors) bestimmt.

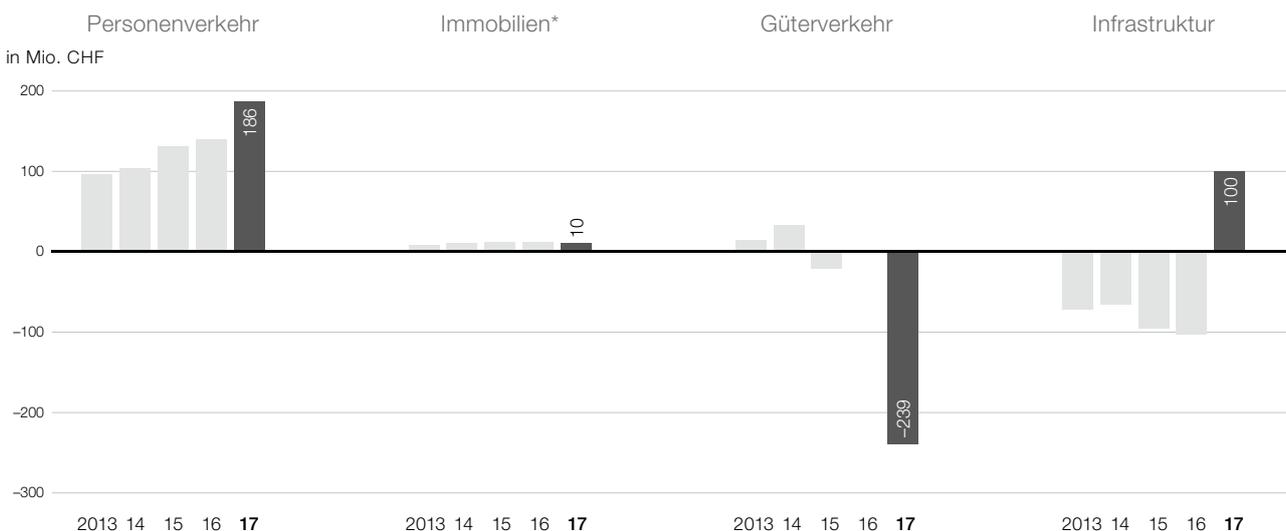
Die verzinsliche Nettoverschuldung (verzinsliche Finanzverbindlichkeiten abzüglich Flüssige Mittel) sank im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des positiven Free Cashflow um CHF 389,9 Mio. auf CHF 8405,6 Mio.

Der Schuldendeckungsgrad (verzinsliche Nettoverschuldung dividiert durch EBITDA, korrigiert um Abgeltungen für Abschreibungen Infrastruktur) verbesserte sich von 7,47\* in 2016 auf 5,97 im Berichtsjahr und liegt damit erstmals unterhalb des Zielwerts des Bundes von 6,50. Neben der tieferen verzinslichen Nettoverschuldung trug insbesondere der höhere EBITDA zur Verbesserung bei.

Das übrige Fremdkapital (insb. Lieferantenrechnungen, Passive Rechnungsabgrenzungen und Rückstellungen) nahm um CHF 274,0 Mio. auf CHF 4176,9 Mio. zu. Die Zunahme ist massgeblich bestimmt durch den höheren Bestand an Lieferantenrechnungen zum Jahresende aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit Ende Jahr.

\* Anpassung Vorjahr an geänderte Berechnungslogik (Wert Vorjahr 7,26)

## Ergebnisse Segmente 2013–2017.



\* nach Ausgleichszahlungen

### Personenverkehr.

Das Ergebnis betrug CHF 185,8 Mio. (CHF +46,6 Mio. ggü. Vorjahr). Die Personenverkehrserträge wuchsen um CHF 148,0 Mio. auf CHF 3367,5 Mio. Hauptgründe waren die Ende 2016 in Kraft getretenen Tarifmassnahmen, die aktive Marktbearbeitung und die Verbesserungen im internationalen Personenverkehr. Die Tarifmassnahmen dienten zur Deckung der verabschiedeten Trassenpreiserhöhung. Es resultierte ein Betriebsergebnis von CHF 228,8 Mio. (2016: CHF 192,8 Mio.).

Das Ergebnis im Regionalverkehr ist zweckgebunden und fließt gemäss gesetzlichen Vorschriften in die PBG-Reserve.

### Immobilien.

Das Ergebnis vor Ausgleichszahlungen von Immobilien lag mit CHF 434,6 Mio. auf Vorjahresniveau (CHF 432,6 Mio.). Das Betriebsergebnis wurde dank der Inbetriebnahme von Anlageobjekten (u. a. Europaallee Baufeld H) und Neuinbetriebnahmen in Bahnhöfen (u. a. Zürich Oerlikon und Bellinzona) erneut gesteigert (CHF +18,2 Mio. ggü. Vorjahr). Der Erfolg aus der Veräusserung von Immobilienobjekten war leicht tiefer als im Vorjahr (CHF -17,4 Mio.). Insgesamt wurden CHF 150,0 Mio. als Ausgleichszahlung zur Finanzierung der Infrastruktur und CHF 274,6 Mio. zur Sanierung und Stabilisierung der Pensionskasse geleistet, was zu einem Ergebnis nach Ausgleichszahlungen von CHF 10,0 Mio. führte.

### Güterverkehr.

Das Ergebnis lag bei CHF -238,7 Mio. (2016: CHF 1,1 Mio.). Aufgrund eines strukturell bedingten Rückgangs, insbesondere im Wagenladungsverkehr, und Problemen bei der Einführung des Projekts «Wagenladungsverkehr 2017» ging das Betriebsergebnis (vor Wertberichtigung) von SBB Cargo Schweiz um CHF 56,4 Mio. auf CHF -58,8 Mio. zurück. Aufgrund des Rückgangs und der erwarteten Entwicklung belastete zudem eine Wertberichtigung in der Höhe von CHF 188,7 Mio. das Ergebnis (CHF -244,8 Mio.). SBB Cargo International erzielte ein Ergebnis von CHF 8,2 Mio. (2016: CHF 3,5 Mio.).

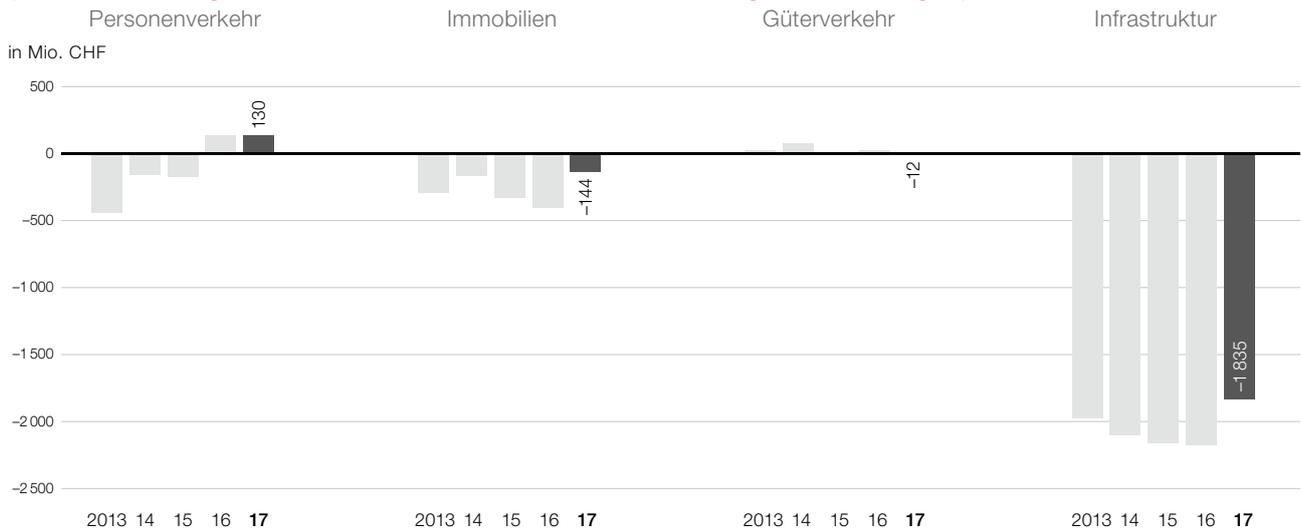
### Infrastruktur.

Infrastruktur erzielte ein Ergebnis von CHF 99,6 Mio. (2016: CHF -102,8 Mio.).

Im Gegensatz zu den Vorjahren waren mit der Leistungsvereinbarung 2017–2020 wieder alle ungedeckten Leistungen für den Substanzerhalt finanziert. Dank Produktivitätssteigerungen im Unterhalt resultierte bei Infrastruktur Netz ein positives Ergebnis von CHF 53,2 Mio. (2016: CHF -123,4 Mio.). Der Ergebnisbeitrag von Infrastruktur Netz ist zweckgebunden und fließt gemäss den gesetzlichen Vorgaben vollständig in die EBG-Reserve.

Infrastruktur Energie profitierte 2017 unter anderem von leicht höheren Strompreisen und erzielte ein Ergebnis von CHF 46,3 Mio. (2016: CHF 20,6 Mio.). Der cashwirksame Ergebnisbeitrag Energie fließt in Reinvestitionen von Energieanlagen.

Free Cashflow Segmente 2013–2017  
(vor Finanzierung durch die öffentliche Hand und nach Ausgleichszahlungen).



**Personenverkehr.**

Der Free Cashflow vor Finanzierung durch die öffentliche Hand betrug im Berichtsjahr CHF 130,2 Mio. und lag auf Vorjahresniveau (2016: CHF 129,1 Mio.).

**Immobilien.**

Im Berichtsjahr lag der Free Cashflow vor Finanzierung durch die öffentliche Hand bei CHF –143,8 Mio. (2016: CHF –415,5 Mio.). Wie im Vorjahr wurden Investitionen in kundenfreundlichere Bahnhöfe und ausgewählte Anlageobjekte zur Steigerung der Ertragskraft gesamthaft aus dem Immobiliengeschäft finanziert. Die Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus höheren Zuflüssen aus der Veräusserung von Immobilienobjekten. Die Ausgleichszahlungen zur Finanzierung der Infrastruktur sowie zur Sanierung und Stabilisierung der Pensionskasse (total CHF 424,6 Mio.) führten zum negativen Free Cashflow.

**Güterverkehr.**

Der Free Cashflow vor Finanzierung durch die öffentliche Hand sank gegenüber 2016 um CHF 28,9 Mio. auf CHF –12,1 Mio. Die Abnahme resultierte aus dem Geldfluss aus Betriebstätigkeit aufgrund des tieferen Periodenergebnisses.

**Infrastruktur.**

Der Free Cashflow vor Finanzierung durch die öffentliche Hand und nach Ausgleichszahlungen lag im Berichtsjahr bei CHF –1835,5 Mio. (2016: CHF –2180,9 Mio.). Grösste Position im Free Cashflow waren insbesondere die vom Bund und von den Kantonen bestellten Investitionen zur Erneuerung und Erweiterung der Infrastruktur (CHF –1989,8 Mio., u. a. Eppenbergtunnel). Die Verbesserung um CHF 345,4 Mio. gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich auf das höhere Periodenergebnis zurückzuführen.

### Ausblick.

Auch in den nächsten Jahren wird die SBB die starke Bahn kundenwirksam weiter ausbauen: Neben der Fokussierung auf physische Ausbauten wird auch in die Digitalisierung investiert. Der Service für unsere Kunden wird verstärkt und das Preis-Leistungs-Verhältnis für Kunden und Besteller soll verbessert werden. Ausbauten werden neben der Nord-Süd-Achse verstärkt auf der Ost-West-Achse getätigt, unter anderem im Arc Lémanique sowie in den Ballungsräumen Zürich und Bern. Der Eppenbergtunnel beseitigt dabei ein Nadelöhr. Ab Dezember 2018 werden die neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge in den Fahrplan integriert.

Um diese Investitionen zu finanzieren, ist die Sicherung der operativen Ergebnisse von zentraler Bedeutung. Mit dem Programm RailFit20/30 wird dabei nicht nur die Erfolgsrechnung entlastet, sondern es werden auch Effizienzen bei Investitionen realisiert. Dies bildet die Grundlage dafür, dass die Produktivität beim Einsatz öffentlicher Mittel steigt. Kurzfristig wird die SBB aber zusätzliche Mittel aufnehmen müssen, da in einzelnen Jahren die Zahlungen für Fernverkehrs-Doppelstock- und Giruno-Triebzüge nicht vollständig aus dem operativen Geschäft finanziert werden können. Die SBB steuert die Verschuldung über den Schuldendeckungsgrad und stellt sicher, dass die Vorgabe des Bundes auch in Zukunft eingehalten wird.

Nach einem schwierigen Jahr soll sich in 2018 das Geschäft von SBB Cargo wieder stabilisieren. Ein Sanierungs- und Weiterentwicklungsprogramm ist initiiert – zusätzlich zum konzernweiten Effizienzprogramm RailFit20/30. Zur weiteren Stärkung strebt SBB Cargo Schweiz eine Partnerschaft mit anderen Marktteilnehmern an, wie das bei SBB Cargo International bereits erfolgreich umgesetzt wurde.

Immobilien wird die Wachstumsstrategie fortsetzen und prüft zur Sicherung zukünftiger Erträge zusätzliche Anlageinvestitionen. Dabei sollen die Risiken in einzelnen Teilmärkten reduziert werden. Mit den Ergebnissen wird Immobilien auch zukünftig einen substanziellen Beitrag zur Finanzierung des Bahnsystems leisten.

Eine gesunde finanzielle Situation bildet für die SBB die Basis dafür, dass auch in Zukunft ein attraktives Angebot sichergestellt werden kann.

## Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2017	2016
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	4 279,5	4 145,9
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 665,8	2 466,3
Mieterträge Liegenschaften	3	486,5	458,0
Nebenerträge	4	826,8	819,9
Eigenleistungen	5	1 183,1	1 097,5
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>9 441,8</b>	8 987,7
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand	6	-747,1	-720,5
Personalaufwand	7	-4 213,1	-4 168,1
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-1 754,5	-1 680,5
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 19	-2 065,5	-1 984,0
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 20	-160,4	-146,3
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-8 940,5</b>	-8 699,5
<b>Betriebsergebnis/EBIT vor Wertbeeinträchtigung</b>		<b>501,2</b>	288,2
Wertbeeinträchtigung	0.3	-188,7	0,0
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>312,6</b>	288,2
Finanzergebnis	10	-103,6	-119,9
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>208,9</b>	168,3
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	11	207,3	224,9
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>416,2</b>	393,2
Ertragssteuern	12	-11,2	-10,1
Minderheitsanteile	13	-6,1	-2,5
<b>Konzerngewinn</b>		<b>399,0</b>	380,6

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

## Konzernbilanz SBB.

### Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel	14	615,5	403,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	598,3	657,3
Anderer Forderungen	16	122,6	116,4
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	317,2	324,8
Aktive Rechnungsabgrenzungen		309,0	292,2
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>1 962,7</b>	1 793,8
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	18	403,3	386,3
Sachanlagen	19	33 234,3	32 827,0
Sachanlagen im Bau	19	8 604,4	8 038,9
Immaterielle Anlagen	20	969,2	993,3
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>43 211,2</b>	42 245,5
<b>Total Aktiven</b>		<b>45 173,8</b>	44 039,3

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

### Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Fremdkapital</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	21	871,0	1 144,7
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	22	0,8	5,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23	848,1	708,2
Anderer kurzfristige Verbindlichkeiten	24	158,8	139,8
Passive Rechnungsabgrenzungen	25	1 469,1	1 317,4
Kurzfristige Rückstellungen	26	288,0	305,7
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 635,8</b>	3 621,6
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	21	8 150,5	8 053,8
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	22	19 562,2	18 926,8
Anderer langfristige Verbindlichkeiten	24	901,4	940,1
Langfristige Rückstellungen	26	511,5	491,7
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>29 125,7</b>	28 412,4
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>32 761,4</b>	32 034,0
<b>Eigenkapital</b>			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		845,4	462,7
Konzerngewinn		399,0	380,6
<b>Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile</b>		<b>12 313,4</b>	11 912,5
Minderheitsanteile	13	98,9	92,8
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>12 412,4</b>	12 005,3
<b>Total Passiven</b>		<b>45 173,8</b>	44 039,3

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

# Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2017	2016
Konzerngewinn		399,0	380,6
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		2 224,6	2 127,7
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		189,9	2,6
Zunahme/Abnahme Rückstellungen		1,6	-718,1
Sonstige fondsunwirksame Erträge		-45,9	-91,2
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-207,4	-238,0
Anteilige Verluste aus Anwendung Equity-Methode		0,5	0,7
Ergebnis Minderheitenanteile		6,1	2,5
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	27	366,2	-47,5
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)</b>			
<b>mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur</b>		<b>2 934,6</b>	1 419,4
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		-1 319,1	-1 241,3
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)</b>			
<b>ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur</b>		<b>1 615,5</b>	178,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 326,0	-3 019,4
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		382,0	184,8
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-47,8	0,0
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		2,8	151,4
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen		-179,8	-176,5
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-3 168,8</b>	-2 859,7
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-fonds-perdu-Mittel des Bundes		1 319,1	1 241,3
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur		630,5	900,7
Rückzahlung/Aufnahme von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-743,7	334,4
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		560,2	68,5
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-0,3	-0,4
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>1 765,8</b>	2 544,5
<b>Total Geldfluss</b>		<b>212,5</b>	-137,2
Flüssige Mittel per 1. Januar		403,0	540,2
Flüssige Mittel per 31. Dezember		615,5	403,0
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>212,5</b>	-137,2

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

## Frei verfügbarer Cashflow.

Mio. CHF	2017	2016
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)	1 615,5	178,1
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-3 168,8	-2 859,7
<b>Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>	<b>-1 553,3</b>	-2 681,6
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand	1 949,6	2 142,0
<b>Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>	<b>396,3</b>	-539,7
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen	-183,8	402,5
<b>Total Geldfluss</b>	<b>212,5</b>	-137,2

## Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschafts- kapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinn- reserven	Fremd- währungs- umrechnungs- differenzen	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
<b>Eigenkapital per 1. 1. 2016</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>471,4</b>	<b>-8,4</b>	<b>11 532,1</b>	<b>90,8</b>	<b>11 622,8</b>
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Konzerngewinn	0,0	0,0	380,6	0,0	380,6	2,5	383,2
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,0	-0,2
<b>Eigenkapital per 31. 12. 2016</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>852,0</b>	<b>-8,6</b>	<b>11 912,5</b>	<b>92,8</b>	<b>12 005,3</b>
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	399,0	0,0	399,0	6,1	405,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0	0,4	2,4
<b>Eigenkapital per 31. 12. 2017</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 250,9</b>	<b>-6,6</b>	<b>12 313,4</b>	<b>98,9</b>	<b>12 412,4</b>

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. Dezember 2017 beträgt CHF 2143,3 Mio. (Vorjahr: CHF 2245,4 Mio.).

# Anhang zur Konzernrechnung 2017.

## Konsolidierungsgrundsätze.

### Allgemeines.

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

### Abschlussdatum.

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

### Konsolidierungskreis.

Die Konzernrechnung umfasst die Jahresrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG) und der Beteiligungen, an denen die SBB AG direkt oder indirekt die Stimmenmehrheit besitzt.

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 Zweckgesellschaften, weshalb ein Einbezug in den Konsolidierungskreis entfällt. Diese Geschäfte werden als Financial Lease bilanziert.

Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können dem Beteiligungsverzeichnis auf Seite 114 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 mehr als 50 % der Stimmrechte hält und die Kontrolle über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt, 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. An der AlpTransit Gotthard AG, der öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG und der Lémanis SA hält die SBB AG einen Stimmrechtsanteil von mehr als 50 %. Diese Gesellschaften werden nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen, da aufgrund von Vereinbarungen und Statutenbestimmungen das Kriterium der Beherrschung nicht gegeben ist.

Handelt es sich bei einer Beteiligung um ein Unternehmen unter gemeinschaftlicher Kontrolle (echtes Joint Venture), so wird die Methode der Quotenkonsolidierung angewendet, sofern die Gesellschaft im Kerngeschäft der SBB tätig ist. 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 quotal erfasst.

Assoziierte Gesellschaften mit einem Stimmrechtsanteil zwischen 20 % und 50 % werden nach der Equity-Methode in die Konzernrechnung der SBB einbezogen. Die Erfassung erfolgt zum anteiligen Eigenkapital per Bilanzstichtag. Die Bewertungsanpassung wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

### 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 <b>2017</b>	Durchschnittskurs 2016	Stichtagskurs <b>31. 12. 2017</b>	Stichtagskurs 31. 12. 2016
EUR	1,11	1,09	1,17	1,07

## 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 Wertberichtigungen 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. Den Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen.

### Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten langfristig gehaltene Wertschriften sowie nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil bis 20 %. Die Bewertung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. 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 Wertberichtigungen 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:

	Nutzungsdauer in Jahren
Fahrzeuge	
– Schienenfahrzeuge	20–33
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	5–20
Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	
– Unterbau	50
– Oberbau	25
– Bahntechnik	20–25
– Übertragungsleitungen	33
Übrige Sachanlagen	
– Erschliessung, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–25
– Druckleitungen, Wasserfassungen/Entsander	40–50
– Übrige wassertechnische Bauten	80
– Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–10
– EDV-Hardware	4–8
– Telecom	4–20
– Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	25–33
Gebäude	
– Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäude	55–75
– Übrige Gebäude	40–60

Zinsaufwendungen, die 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 verzinsbaren Fremdkapitals.

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

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. Selbst hergestellte immaterielle Anlagen werden aktiviert, wenn sie identifizierbar und die Kosten zuverlässig bestimmbar sind sowie wenn sie dem Unternehmen über mehrere Jahre einen messbaren Nutzen bringen.

Die geschätzten Nutzungsdauern der immateriellen Anlagen in Jahren betragen:

	Nutzungsdauer in Jahren
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.

Auf jeden Bilanzstichtag wird bei allen Aktiven geprüft, ob Anzeichen für eine **Wertbeeinträchtigung** (Impairment) bestehen. Eine Wertbeeinträchtigung liegt vor, wenn der Buchwert des Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Netto-Marktwert und Nutzwert) übersteigt. Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, wird der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert, wobei die Wertbeeinträchtigung dem Konzernergebnis belastet wird.

## Fremdkapital.

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

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

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

**Rückstellungen** werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen 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 Forderungen oder Verbindlichkeiten 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 Forderungen (wirtschaftlicher Nutzen) oder Verbindlichkeiten (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 Erträge umfassen den Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens aus dem Verkauf von Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Die Erträge werden nach Abzug von Preisnachlässen, Rabatten, Skonti und Kreditkartengebühren ausgewiesen. Die Erfassung der Erträge erfolgt zum Zeitpunkt der Leistungserbringung.

Die wichtigsten Erlösquellen der SBB sind die Personen- und Güterverkehrserträge, die Leistungen der öffentlichen Hand und die Mieterträge aus Liegenschaften.

Die **Personenverkehrserträge** umfassen den SBB Anteil aus den Einnahmen an verkauften Einzelbilletten und an verkauften Abonnements wie General-, Halbtax- oder Verbundabonnements. Die Berechnung des SBB Anteils basiert auf Zählungen und Erhebungen des Verbands öffentlicher Verkehr. Die erhobene Fahrausweisstruktur, die gezählten Fahrgäste und die zurückgelegten Strecken werden hochgerechnet zu Erlösen je Transportunternehmen.

Die **Güterverkehrserträge** werden aufgrund der in der Periode geleisteten Transporte erfasst.

Die **Leistungen der öffentlichen Hand** umfassen Leistungen des Bundes und der Kantone für die Bahninfrastruktur und den regionalen Personenverkehr im Umfang der ungedeckten Kosten.

Bei den **Mieterträgen Liegenschaften** handelt es sich um auf die Periode abgegrenzte Erlöse aus der Vermietung von Ladenflächen in Bahnhöfen sowie von Büroflächen und Wohnungen.

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 der Erfolg im Zeitpunkt der Realisierung des Grundgeschäfts verbucht wird.

### 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 Wahrscheinlichkeit eines Zuflusses von wirtschaftlichem Nutzen besteht.

### 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.

### 0.1 Änderung in der Offenlegung.

Die Werteflüsse im Zusammenhang mit der Verkehrsabrechnung wurden überprüft. Als Folge davon werden die bis anhin teilweise brutto unter den aktiven und passiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesenen Bestände nun saldiert unter den passiven Rechnungsabgrenzungen dargestellt. Dadurch reduzieren sich die aktiven und passiven Rechnungsabgrenzungen um je CHF 273,7 Mio. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst (CHF 268,5 Mio.).

### 0.2 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2017 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Gründung Lémanis SA, Genève (60 %-Anteil; März 2017)
- Erwerb 50 %-Anteil an der SwissSign AG, Opfikon (Mai 2017)
- Reduktion Anteil an Rail Europe SAS, Puteaux auf 41,5% (Juni 2017)
- Liquidation Transferis SAS, Annemasse (Dezember 2017)

### 0.3 Wertbeeinträchtigung Güterverkehr.

Die Situation in der Logistik ist geprägt von einem strukturell bedingten Rückgang, insbesondere im Wagenladungsverkehr. Als Folge davon haben sich Umsatz und Profitabilität von Cargo Schweiz im Jahr 2017 deutlich verschlechtert. Als Sofortmassnahme wurde ein Performance-Programm gestartet. Gleichzeitig erfolgte eine Überprüfung und Anpassung der strategischen Ausrichtung. Die neue Situation hat signifikante Auswirkungen auf den finanziellen Ausblick von Cargo Schweiz.

Das Ergebnis des vorgenommenen Impairmenttests zeigt eine deutliche Wertbeeinträchtigung verschiedener Aktiven. Die Konzernrechnung wird deshalb mit Sonderabschreibungen für Fahrzeuge, übrige Sachanlagen und Software von CHF 188,7 Mio. und mit Restrukturierungsrückstellungen von CHF 19,2 Mio. belastet.

## 1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2017	2016
Personenverkehr	3 315,7	3 165,2
Fernverkehr	2 428,2	2 318,9
Regionalverkehr	887,6	846,3
Güterverkehr	837,9	850,5
Betriebsleistungen	39,3	48,2
Infrastruktur (Trassenertrag)	86,6	82,0
<b>Verkehrserträge</b>	<b>4 279,5</b>	<b>4 145,9</b>

Die Verkehrserträge verzeichneten gesamthaft eine Zunahme um CHF 133,6 Mio. (+3,2%).

Tarifmassnahmen, die zur Abfederung der Trassenpreiserhöhung dienen, und Verbesserungen im internationalen Personenverkehr führten zu einer Steigerung der Personenverkehrserträge um CHF 150,5 Mio. (+4,8%).

Obwohl sich der internationale Güterverkehr positiv entwickelte, nahmen die Güterverkehrserträge aufgrund eines strukturell bedingten Rückgangs, insbesondere im Wagenladungsverkehr, um insgesamt CHF 12,6 Mio. (–1,5%) ab.

## 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2017	2016
<b>Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>		
Bund	295,8	293,6
Kantone	326,5	330,9
<b>Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>	<b>622,3</b>	624,4
<b>Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen</b>		
Abschreibung Infrastruktur	1 319,1	1 241,3
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	192,8	165,9
Betriebsbeitrag Infrastruktur	401,8	296,9
Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen	1 913,7	1 704,1
<b>Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen</b>		
Bund	108,7	108,6
Kantone	7,9	13,1
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	116,6	121,7
<b>Total Leistungen für die Bahninfrastruktur</b>	<b>2 030,3</b>	1 825,8
Abteilungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	13,2	16,1
<b>Total Leistungen für den Güterverkehr</b>	<b>13,2</b>	16,1
<b>Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>2 665,8</b>	2 466,3

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

Die Zunahme der Leistungen der öffentlichen Hand für die Bahninfrastruktur im Umfang von CHF 204,5 Mio. (+11,2 %) widerspiegelt die gestiegenen Kosten für Ersatz und Unterhalt aufgrund des stetig wachsenden Bahnnetzes und ist so auch in der neuen Leistungsvereinbarung 2017–2020 mit dem Bund abgebildet.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten zudem Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV («Vorteilsabgeltung») in der Höhe von CHF 48,2 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 Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

## 3 Mieterträge Liegenschaften.

Neueröffnungen in Zürich wie Europaallee und Westlink sowie ein wachsendes Grundgeschäft in den Bahnhöfen führten zu einem Wachstum der Mieterträge um CHF 28,5 Mio. (+6,2 %).

#### 4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2017	2016
Dienstleistungen	238,9	252,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	35,7	35,8
Erträge aus Vermietungen	60,2	67,2
Energieertrag	83,6	71,6
Geldwechsel	37,7	37,6
Provisionen	91,2	88,1
Drucksachen- und Materialverkäufe	34,8	34,4
Kostenbeteiligungen	134,7	102,4
Leistungen Bauprojekte	21,9	30,3
Beiträge Regionaler Personenverkehr Ausland	27,2	27,2
Übrige Nebenerträge	60,8	72,8
<b>Nebenerträge</b>	<b>826,8</b>	<b>819,9</b>

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 6,9 Mio. (+0,8 %) zu.

Die Zunahme der Kostenbeteiligungen um CHF 32,3 Mio. (+31,5 %) ist im Wesentlichen auf höhere Rückversicherungsleistungen aufgrund von grossen Schadenereignissen wie dem mehrwöchigen Netzerbruch in Rastatt (Deutschland) zurückzuführen.

#### 5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2017	2016
Investitionsaufträge	795,9	739,7
Lageraufträge	387,2	357,8
<b>Eigenleistungen</b>	<b>1 183,1</b>	<b>1 097,5</b>

Die Eigenleistungen für Investitionsaufträge erhöhten sich aufgrund gesteigerter Investitionstätigkeiten. Höhere Volumina bei den revidierten Fahrzeugen führten zu einer Zunahme bei den Lageraufträgen.

#### 6 Materialaufwand.

Höhere Volumina beim Unterhalt der Fahrzeuge sowie gestiegene Unterhaltsleistungen an der Bahninfrastruktur erhöhten den Materialaufwand.

#### 7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2017	2016
Lohnaufwand	2 996,3	3 032,4
Personalmiete	456,1	383,2
Sozialversicherungsaufwand	567,1	571,1
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	12,9	2,8
Übriger Personalaufwand	180,7	178,5
<b>Personalaufwand</b>	<b>4 213,1</b>	<b>4 168,1</b>

Der Personalaufwand wuchs um CHF 45,0 Mio. (+1,1 %).

Der Grund für die Zunahme war der erhöhte Einsatz externer Mitarbeiter bei IT-Projektleistungen im Bereich Digitalisierung, was sich teilweise in tieferen Informatikkosten widerspiegelt. Dagegen führten die Sparanstrengungen im Zusammenhang mit dem Programm RailFit20/30 zu einer Abnahme des Lohnaufwands um CHF 36,1 Mio. (-1,2 %) und zu einer Verringerung der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt um 364 auf 32 754.

## 8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2017	2016
Bahnbetriebsleistungen	317,1	304,1
Miete von Anlagen	57,8	53,2
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	465,8	445,1
Fahrzeugaufwand	164,0	140,5
Energieaufwand	139,7	131,7
Verwaltungsaufwand	93,1	92,0
Informatikaufwand	154,0	183,8
Werbeaufwand	58,7	67,9
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	88,2	88,4
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	99,2	89,9
Übriger Betriebsaufwand	116,9	84,0
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>1 754,5</b>	<b>1 680,5</b>

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 74,0 Mio. (+4,4 %) zu.

Um den Netzzustand der Infrastruktur weiter zu verbessern, erhöhten sich die Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz um CHF 20,8 Mio. (+4,7 %).

Der Fahrzeugaufwand erhöhte sich um CHF 23,5 Mio. (+16,7 %) aufgrund von höheren Fahrzeugmieten beim internationalen Güterverkehr und beim Personenverkehr.

Die Zunahme des übrigen Betriebsaufwandes ist auf die Bildung von Rückstellungen für Schadenfälle zurückzuführen.

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- und Immateriellen Anlagen.

Mio. CHF	2017	2016
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 000,7	1 900,0
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	158,4	142,4
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen	64,8	84,0
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen	2,0	3,9
<b>Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen</b>	<b>2 225,9</b>	<b>2 130,3</b>

Die Abschreibungen nahmen um CHF 95,6 Mio. (+4,5 %) zu. Bei den Sachanlagen führten Inbetriebnahmen von Infrastrukturausbauten (z. B. Gotthard-Basistunnel) und Immobilienneueröffnungen dazu. Die Abschreibungen bei den Immateriellen Anlagen erhöhten sich aufgrund von Erneuerungen im Bereich Kundeninformation und Vertriebssoftware.

## 10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2017	2016
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	2,3	1,9
Zinsertrag assoziierte Gesellschaften	0,0	0,1
Zinsaufwand Dritte	-75,6	-96,4
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	-48,6	-50,1
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	3,6	3,8
Fremdwährungserfolg	16,1	9,8
Übriger Finanzerfolg	-1,5	11,2
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-103,6</b>	<b>-119,9</b>

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

Der Zinsaufwand reduzierte sich unter anderem aufgrund der weiterhin günstigeren Refinanzierungen um CHF 22,3 Mio. (-15,2%).

## 11 Erfolg aus Immobilienveräusserungen.

Mio. CHF	2017	2016
Gewinn aus Veräusserung von Immobilien	208,9	225,9
Verlust aus Veräusserung von Immobilien	-1,6	-1,0
<b>Erfolg aus Immobilienveräusserungen</b>	<b>207,3</b>	<b>224,9</b>

Der Erfolg aus Immobilienveräusserungen dient vollumfänglich zur Sanierung und Stabilisierung der Pensionskasse SBB.

## 12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2017	2016
Laufende Ertragssteuern	11,1	8,9
Latente Ertragssteuern	0,0	1,1
<b>Ertragssteuern</b>	<b>11,2</b>	<b>10,1</b>

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 30,3 Mio. (Vorjahr: CHF 13,0 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

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

## 13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Stand 1. 1.	92,8	90,8
Dividenden	-0,3	-0,4
Ergebnisanteil	6,1	2,5
Fremdwährungsdifferenzen	0,4	0,0
<b>Stand 31. 12.</b>	<b>98,9</b>	<b>92,8</b>

#### 14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Kasse	75,7	63,0
Post	207,8	55,4
Banken	146,1	103,3
Festgelder	50,0	50,0
Transferkonten	136,0	131,4
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>615,5</b>	<b>403,0</b>

#### 15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	469,6	459,1
gegenüber Aktionär Bund	115,4	177,2
gegenüber assoziierten Gesellschaften	33,9	37,6
Wertberichtigungen	-20,6	-16,7
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>598,3</b>	<b>657,3</b>

Die Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beruht auf einem tieferen Ausstand der Forderungen für Investitionsbeiträge gegenüber dem Bund.

#### 16 Andere Forderungen.

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

#### 17 Vorräte und angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Vorräte	504,5	501,0
Angefangene Arbeiten	20,0	23,3
Wertberichtigungen	-207,3	-199,5
<b>Vorräte und angefangene Arbeiten</b>	<b>317,2</b>	<b>324,8</b>

In den angefangenen Arbeiten sind CHF 4,7 Mio. Anzahlungen für Kundenaufträge enthalten (Vorjahr: keine).

## 18 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber assozierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorge- einrichtungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2016	201,7	179,3	65,2	37,3	1,4	484,9
<b>Anschaffungswerte</b>						
Stand 1. 1. 2016	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Bewertungsänderung	0,7	-0,7	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Zugänge	1,1	0,0	39,1	0,0	0,0	40,3
Abgänge	-128,1	0,0	-10,1	-0,1	-0,3	-138,6
Umbuchungen	0,0	36,0	0,0	-36,0	0,0	0,0
<b>Stand 31. 12. 2016</b>	<b>85,0</b>	<b>214,6</b>	<b>94,8</b>	<b>1,3</b>	<b>2,0</b>	<b>397,6</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>						
Stand 1. 1. 2016	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
<b>Stand 31. 12. 2016</b>	<b>-9,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-11,3</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2016</b>	<b>75,5</b>	<b>214,6</b>	<b>93,9</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>386,3</b>
<b>Anschaffungswerte</b>						
Stand 1. 1. 2017	85,0	214,6	94,8	1,3	2,0	397,6
Bewertungsänderung	0,0	-0,5	3,5	0,0	0,0	3,0
Zugänge	0,0	47,2	2,4	0,0	0,6	50,3
Abgänge	-1,9	-0,1	-34,8	-0,1	-0,3	-37,1
Umbuchungen	-1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>81,6</b>	<b>262,8</b>	<b>66,0</b>	<b>1,2</b>	<b>2,3</b>	<b>413,8</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>						
Stand 1. 1. 2017	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Abgänge	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>-8,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-10,5</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2017</b>	<b>72,9</b>	<b>262,8</b>	<b>65,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>403,3</b>

In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 36,0 Mio. (Vorjahr: CHF 38,5 Mio.) enthalten.  
In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 33,7 Mio. (Vorjahr: CHF 40,3 Mio.) enthalten, die im Wesentlichen auf einen zeitverzögerten Abtausch eines Grundstücks von CHF 33,4 Mio. zurückzuführen sind.

Die Wertschriften des Anlagevermögens beinhalten langfristig strukturierte Finanzanlagen, die im Zusammenhang mit Rückkaufoptionen in den Leasingverbindlichkeiten stehen. Die Abgänge enthalten Fälligkeiten im Berichtsjahr.

## Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften.

	Anteiliges Eigenkapital
Nettobuchwert 1. 1. 2017	214,6
Aktienkapitalerhöhung Nant de Drance SA	43,2
Zugänge SwissSign AG, Lémanis SA	4,0
Umbuchung aus übrigen Beteiligungen	1,5
Abgang Transferis SAS	-0,1
Erhaltene Dividenden	-4,2
Anteile am Ergebnis	3,6
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2017</b>	<b>262,8</b>

## 19 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. 2016	7 217,4	13 963,2	2 635,6	1 556,4	2 851,0	28 223,5	7 877,8	36 101,4

### Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2016	16 761,1	23 851,1	7 080,6	1 564,8	5 166,6	54 424,2	7 879,1	62 303,2
Investitionen	2,4	7,7	1,8	0,0	0,1	12,0	3 012,5	3 024,5
Übernahme Gotthard-Basistunnel	0,0	2 849,4	639,4	0,0	261,0	3 749,8	0,0	3 749,8
Abgänge Anlagen	-395,7	-295,6	-191,0	-18,3	-35,5	-936,0	-0,1	-936,1
Umbuchungen	424,5	1 402,9	423,4	39,9	561,6	2 852,3	-2 852,3	0,1
<b>Stand 31. 12. 2016</b>	<b>16 792,3</b>	<b>27 815,6</b>	<b>7 954,3</b>	<b>1 586,4</b>	<b>5 953,8</b>	<b>60 102,3</b>	<b>8 039,2</b>	<b>68 141,5</b>
davon Leasing	170,4					170,4		170,4
davon Renditeobjekte				97,9	333,0	430,9		430,9
davon unbebaute Grundstücke				41,8		41,8		41,8

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2016	-9 543,6	-9 887,9	-4 445,1	-8,4	-2 315,6	-26 200,6	-1,2	-26 201,9
Planmässige Abschreibungen	-568,0	-841,9	-351,4	0,0	-136,2	-1 897,5	0,0	-1 897,5
Wertbeeinträchtigungen	-2,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,4	-2,5	0,0	-2,5
Abgänge	391,7	224,9	177,4	0,3	27,5	821,8	0,0	821,8
Umbuchungen	0,0	0,0	4,6	0,0	-1,1	3,5	0,9	4,4
<b>Stand 31. 12. 2016</b>	<b>-9 721,9</b>	<b>-10 505,0</b>	<b>-4 614,6</b>	<b>-8,1</b>	<b>-2 425,8</b>	<b>-27 275,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>-27 275,7</b>
davon Leasing	-74,6					-74,6		-74,6
davon Renditeobjekte					-20,8	-20,8		-20,8
davon unbebaute Grundstücke				-0,5		-0,5		-0,5

<b>Nettobuchwert 31. 12. 2016</b>	<b>7 070,4</b>	<b>17 310,5</b>	<b>3 339,7</b>	<b>1 578,3</b>	<b>3 528,0</b>	<b>32 827,0</b>	<b>8 038,9</b>	<b>40 865,9</b>
-----------------------------------	----------------	-----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------	----------------	-----------------

### Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2017	16 792,3	27 815,6	7 954,3	1 586,4	5 953,8	60 102,3	8 039,2	68 141,5
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2
Investitionen	3,3	0,0	1,5	33,4	0,1	38,2	3 321,2	3 359,4
Abgänge Anlagen	-155,9	-266,8	-145,3	-6,1	-268,5	-842,6	-1,4	-844,0
Umbuchungen	513,6	1 258,7	574,1	18,7	375,1	2 740,2	-2 752,0	-11,8
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>17 153,3</b>	<b>28 807,4</b>	<b>8 384,7</b>	<b>1 632,4</b>	<b>6 060,6</b>	<b>62 038,4</b>	<b>8 606,9</b>	<b>70 645,4</b>
davon Leasing	170,4					170,4		170,4
davon Renditeobjekte				98,2	956,7	1 054,9		1 054,9
davon unbebaute Grundstücke				41,4		41,4		41,4

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2017	-9 721,9	-10 505,0	-4 614,6	-8,1	-2 425,8	-27 275,3	-0,3	-27 275,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,2
Planmässige Abschreibungen	-573,7	-895,7	-393,0	0,0	-137,2	-1 999,6	0,0	-1 999,6
Wertbeeinträchtigungen	-140,0	1,6	-0,4	0,0	-0,7	-139,5	-2,2	-141,7
Abgänge	150,8	221,7	133,9	0,0	96,8	603,2	0,0	603,2
Umbuchungen	0,4	0,0	6,8	0,0	0,0	7,3	0,0	7,3
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>-10 284,3</b>	<b>-11 177,4</b>	<b>-4 867,4</b>	<b>-8,1</b>	<b>-2 467,0</b>	<b>-28 804,2</b>	<b>-2,5</b>	<b>-28 806,7</b>
davon Leasing	-81,4					-81,4		-81,4
davon Renditeobjekte					-167,8	-167,8		-167,8
davon unbebaute Grundstücke				-0,5		-0,5		-0,5

<b>Nettobuchwert 31. 12. 2017</b>	<b>6 869,0</b>	<b>17 630,0</b>	<b>3 517,3</b>	<b>1 624,3</b>	<b>3 593,7</b>	<b>33 234,3</b>	<b>8 604,4</b>	<b>41 838,7</b>
-----------------------------------	----------------	-----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------	----------------	-----------------

In den Sachanlagen im Bau sind CHF 1136,2 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 1088,3 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 74,4 Mio. (Vorjahr: CHF 85,1 Mio.) enthalten.

In den Investitionen in Sachanlagen ist die geldunwirksame Transaktion Abtausch eines Grundstücks (siehe Anmerkung 18 Finanzanlagen) von CHF 33,4 Mio. (Vorjahr: CHF 5,2 Mio. sowie Übernahme Gotthard-Basistunnel) enthalten.

In den Abgängen Anlagen sind keine geldunwirksamen Transaktionen enthalten (Vorjahr: CHF 37,0 Mio.).

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 25,6 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 18,5 Mio.).

Bei den Wertbeeinträchtigungen handelt es sich um die Sonderabschreibungen bei Cargo Schweiz von CHF 140,6 Mio. (vgl. Anmerkung 0.3 Wertbeeinträchtigung Güterverkehr).

Die übrigen Wertberichtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen sind deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 64,8 Mio. (Vorjahr: CHF 84,0 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen enthalten.

Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen zurückzuführen, zum Beispiel für Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), den Bau des Eppenbergtunnels auf der Linie Olten–Aarau oder den Ausbau des 4-Meter-Korridors und der AlpTransit-Zufahrten zur Steigerung der alpenquerenden Gütertransporte. Ebenfalls wurde in die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Regional- und Fernverkehr sowie in den Neubau von Anlageobjekten in den Regionen Genf und Zürich investiert. Weitere Zugänge resultierten aus Investitionen in die Bahnhöfe in Basel und Zürich.

## 20 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2016	0,0	124,8	408,4	429,8	963,1
<b>Anschaffungswerte</b>					
Stand 1. 1. 2016	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Investitionen	0,0	0,0	0,8	175,7	176,5
Übernahme Gotthard-Basistunnel	0,0	0,0	4,5	0,0	4,5
Abgänge Anlagen	0,0	-0,8	-59,3	0,0	-60,1
Umbuchungen	0,0	14,8	201,7	-216,6	-0,1
<b>Stand 31. 12. 2016</b>	<b>9,9</b>	<b>297,4</b>	<b>1 280,5</b>	<b>389,0</b>	<b>1 976,8</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>					
Stand 1. 1. 2016	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Planmässige Abschreibungen	0,0	-10,9	-131,3	0,0	-142,3
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Abgänge	0,0	0,8	55,4	0,0	56,2
Umbuchungen	0,0	0,3	-4,7	0,0	-4,4
<b>Stand 31. 12. 2016</b>	<b>-9,9</b>	<b>-168,5</b>	<b>-805,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-983,5</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2016</b>	<b>0,0</b>	<b>128,9</b>	<b>475,4</b>	<b>389,0</b>	<b>993,3</b>
<b>Anschaffungswerte</b>					
Stand 1. 1. 2017	9,9	297,4	1 280,5	389,0	1 976,8
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Investitionen	0,0	0,7	2,5	176,5	179,8
Abgänge Anlagen	0,0	0,0	-34,0	0,0	-34,0
Umbuchungen	0,0	18,9	239,5	-247,2	11,2
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>9,9</b>	<b>317,1</b>	<b>1 488,5</b>	<b>318,3</b>	<b>2 133,8</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>					
Stand 1. 1. 2017	-9,9	-168,5	-805,1	0,0	-983,5
Planmässige Abschreibungen	0,0	-6,3	-151,9	0,0	-158,2
Wertbeeinträchtigungen	0,0	-0,1	-26,2	-21,9	-48,2
Abgänge	0,0	0,0	32,0	0,0	32,0
Umbuchungen	0,0	0,0	-6,7	0,0	-6,7
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>-9,9</b>	<b>-174,9</b>	<b>-958,0</b>	<b>-21,9</b>	<b>-1 164,7</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2017</b>	<b>0,0</b>	<b>142,1</b>	<b>530,6</b>	<b>296,5</b>	<b>969,2</b>

In den Immateriellen Anlagen im Bau sind CHF 70,8 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 68,6 Mio.).

Bei den Wertbeeinträchtigungen handelt es sich um die Sonderabschreibungen bei Cargo Schweiz im Umfang von CHF 48,1 Mio. (vgl. Anmerkung 0.3 Wertbeeinträchtigung Güterverkehr). Die übrigen Wertberichtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen sind deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 2,0 Mio. (Vorjahr: CHF 3,9 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen enthalten.

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.

## 21 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		
Bankverbindlichkeiten	651,0	632,5
Leasingverbindlichkeiten	0,0	200,0
Obligationenanleihen	150,0	0,0
Darlehen von Dritten	0,0	12,2
Darlehen vom Bund (kommerziell)	70,0	100,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	0,0	200,0
<b>Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>871,0</b>	<b>1 144,7</b>
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		
Bankverbindlichkeiten	2 149,5	2 061,3
Leasingverbindlichkeiten	107,6	107,5
Obligationenanleihen	0,0	150,0
Personalkasse	906,9	1 003,2
Darlehen von Dritten	112,5	112,5
Darlehen vom Bund (kommerziell)	3 500,0	3 220,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 374,0	1 399,3
<b>Total langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>8 150,5</b>	<b>8 053,8</b>
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>9 021,5</b>	<b>9 198,5</b>

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 470,0 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 546,0 Mio.). Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF 2,4 Mio. (Vorjahr: CHF 3,2 Mio.). Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV).

Die verzinsliche Verschuldung verringerte sich im Berichtsjahr um CHF 177,0 Mio. auf CHF 9021,5 Mio.

Insbesondere nahm der Bestand der Personalkasse nochmals um CHF 96,3 Mio. ab. Zudem wurden fällige Leasingraten beglichen.

Im Gegenzug nahmen die Darlehen beim Bund sowie die Bankverbindlichkeiten aufgrund getätigter Investitionen, insbesondere in Rollmaterial und Immobilien, um CHF 356,7 Mio. zu.

Das langfristige Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen nahm um CHF 25,3 Mio. (Vorjahr: CHF 70,0 Mio.) ab. Zur Sicherung dieses Darlehens wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen von ausgesuchten SBB Grossbahnhöfen mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB abgetreten.

Die Obligationenanleihen der Kraftwerk Amsteg AG werden am 9. März 2018 fällig (vgl. «Weitere Angaben», Abschnitt «Obligationenanleihen»).

## 22 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Kurzfristige Darlehen</b>		
Darlehen vom Bund (zinslos)	0,4	0,3
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,4	0,4
Darlehen von Kantonen (verzinst)	0,0	5,0
<b>Total kurzfristige Darlehen</b>	<b>0,8</b>	<b>5,6</b>
<b>Langfristige Darlehen</b>		
Darlehen vom Bund (zinslos)	17 790,6	17 341,8
Darlehen von Kantonen (zinslos)	1 765,6	1 579,0
Darlehen von Kantonen (verzinst)	6,0	6,0
<b>Total langfristige Darlehen</b>	<b>19 562,2</b>	<b>18 926,8</b>
<b>Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur</b>	<b>19 563,0</b>	<b>18 932,5</b>

Die Zunahme der Darlehen ist vor allem auf den Ausbau des 4-Meter-Korridors und der AlpTransit-Zufahrten zurückzuführen. Weiter haben sich die Darlehen infolge des Baufortschrittes bei verschiedenen Projekten im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) erhöht.

### Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 865,4	3 987,5
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	12 322,8	11 767,7
Darlehen Infrastrukturfonds	1 418,5	1 404,9
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	184,3	181,9
Kommerzielle Darlehen (siehe Anmerkung 21)	3 570,0	3 320,0
<b>Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund</b>	<b>21 361,0</b>	<b>20 662,1</b>

Mit Ausnahme des kommerziellen Darlehens sind die Darlehen des Bundes zinslos und bedingt rückzahlbar.

### 23 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	813,7	698,0
gegenüber Aktionär Bund	32,1	6,0
gegenüber assoziierten Gesellschaften	2,3	4,3
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>848,1</b>	<b>708,2</b>

Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten ist primär auf die umfangreichere Bautätigkeit, Fahrzeugbeschaffungen sowie auf höhere Ausstände gegenüber konzessionierten Transportunternehmen zurückzuführen.

### 24 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Andere kurzfristige Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	98,6	89,1
Übrige Verbindlichkeiten	60,1	50,7
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	<b>158,8</b>	<b>139,8</b>
<b>Andere langfristige Verbindlichkeiten</b>		
Erlösabgrenzungen	102,2	92,6
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	799,2	847,5
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	<b>901,4</b>	<b>940,1</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>	<b>1 060,2</b>	<b>1 079,9</b>

## 25 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Abgrenzung Fahrausweise	674,6	652,7
Abgrenzung Zinsaufwendungen	74,0	43,7
Abgrenzung laufende Ertragssteuerverpflichtungen	6,3	5,0
Übrige Abgrenzungen	714,2	616,0
<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>1 469,1</b>	<b>1 317,4</b>

Die Vorjahreszahl der übrigen Abgrenzungen wurde um CHF 268,5 Mio. angepasst (vgl. Anmerkung 0.1 Änderung in der Offenlegung).

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 SBB Verkaufspunkten, die anderen konzessionierten Transportunternehmen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Kreditorenrechnungen.

## 26 Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Kurzfristige Rückstellungen	288,0	305,7
Langfristige Rückstellungen	511,5	491,7
<b>Rückstellungen</b>	<b>799,5</b>	<b>797,4</b>

### 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. 2016	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
Bildung	0,1	4,4	0,0	11,9	13,4	1,4	79,1	110,2
Inanspruchnahme	-690,0	-1,7	-23,5	-0,8	-3,7	-0,2	-46,8	-766,7
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,6	0,0	-49,1	-61,6
<b>Bestand 31. 12. 2016</b>	<b>0,5</b>	<b>34,1</b>	<b>434,0</b>	<b>118,5</b>	<b>51,1</b>	<b>3,4</b>	<b>155,7</b>	<b>797,4</b>
davon kurzfristig	0,0	1,9	22,8	118,5	34,4	0,0	128,1	305,7
davon langfristig	0,5	32,2	411,2	0,0	16,7	3,4	27,6	491,7
Bestand 1. 1. 2017	0,5	34,1	434,0	118,5	51,1	3,4	155,7	797,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,4
Bildung	0,1	6,6	0,0	3,3	40,4	0,2	88,2	138,8
Inanspruchnahme	-0,4	-1,4	-22,8	-1,5	-17,1	-0,2	-57,1	-100,4
Auflösung	0,0	0,0	0,0	-0,5	-5,0	0,0	-31,2	-36,7
<b>Bestand 31. 12. 2017</b>	<b>0,2</b>	<b>39,3</b>	<b>411,2</b>	<b>120,0</b>	<b>69,4</b>	<b>3,5</b>	<b>155,9</b>	<b>799,5</b>
davon kurzfristig	0,0	1,6	11,8	120,0	25,0	0,0	129,6	288,0
davon langfristig	0,2	37,7	399,4	0,0	44,4	3,5	26,3	511,5

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 2017 wurden CHF 1,4 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet und CHF 6,6 Mio. für zusätzliche Altlastensanierungen gebildet.

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 sowie durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten reduziert.

Für Verpflichtungen aus Effizienzsteigerungsprogrammen, insbesondere bei der Infrastruktur und für die Umsetzung der strategischen Ausrichtung beim Güterverkehr, wurden Restrukturierungsrückstellungen in der Höhe von CHF 40,4 Mio. gebildet. Aufgrund der bereits im Jahr 2017 umgesetzten

RailFit-Massnahmen wurden Restrukturierungsrückstellungen im Umfang von CHF 17,1 Mio. in Anspruch genommen, insbesondere bei der Infrastruktur. Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden wurden CHF 81,4 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 43,9 Mio. verwendet. Versicherungsrückstellungen in der Höhe von CHF 22,4 Mio. wurden dank günstiger Schadenabwicklungen aufgelöst.

## 27 Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Zunahme Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen	-0,4	0,0
Abnahme/Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	59,8	-251,5
Abnahme Vorräte und angefangene Arbeiten	7,6	3,3
Zunahme/Abnahme übriges Umlaufvermögen	-8,8	62,7
Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	139,0	34,8
Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	169,0	103,2
<b>Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen</b>	<b>366,2</b>	<b>-47,5</b>

## Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert		Verwendungs-verzicht		Bilanz		Bildung		Bilanz		Ergebnis aus AGBR im Personal-aufwand	
	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2017	2017	31. 12. 2016	2017	2016				
Mio. CHF												
Vorsorgeeinrichtungen	2,0	-0,9	1,1	0,5	0,8	0,2	-0,3					
<b>Total</b>	<b>2,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,8</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,3</b>					

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unterdeckung		Wirtschaftlicher Anteil der Organisation		Wirtschaftlicher Anteil der Organisation		Erfolgs-wirksame Veränderung zum Vorjahr		Auf die Periode abgegrenzte Beiträge		Vorsorge-aufwand im Personal-aufwand	
	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2016	31. 12. 2016	2017	2016	2017	2016				
Mio. CHF												
Patronale Fonds	0,3	0,3	0,3	0,0	0,1	-0,1	-0,1					
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-799,2	-847,5	48,3	346,6	-298,2	-302,0					
<b>Total</b>	<b>0,3</b>	<b>-798,9</b>	<b>-847,2</b>	<b>48,3</b>	<b>346,7</b>	<b>-298,3</b>	<b>-302,1</b>					

Aus den Sanierungen der Pensionskasse SBB (PK SBB) in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 1374,0 Mio. (Vorjahr: CHF 1399,3 Mio.) gegenüber der PK SBB.

Zur langfristigen Sicherung der heutigen und der künftigen Renten hat die PK SBB im Rahmen des «Massnahmenpakets 2016» die Senkung des technischen Zinssatzes, die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend die Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Zur Abfederung zahlte die SBB im Vorjahr CHF 690,0 Mio. an die Pensionskasse. Der Deckungsgrad der PK SBB ist per 31. Dezember 2017 auf 107,1 % (Vorjahr: 104,6 %) gestiegen.

Die PK SBB ist bis zur vollständigen Äufnung der Wertschwankungsreserve weiterhin nicht nachhaltig saniert.

## Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Finanzverbindlichkeiten	21	9 021,5	9 198,5
Darlehen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	22	19 563,0	18 932,5
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>28 584,5</b>	<b>28 131,0</b>
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-615,9	-403,0
<b>Nettoverschuldung</b>		<b>27 968,6</b>	<b>27 728,0</b>
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr</b>		<b>240,6</b>	<b>5 198,0</b>

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 8405,6 Mio. (Vorjahr: CHF 8795,5 Mio.).

Die Nettoverschuldung nahm im Berichtsjahr um CHF 240,6 Mio. (+0,9 %) zu.

Im Gegensatz zur verzinslichen Verschuldung nahmen die Darlehen von Bund und Kantonen für die Finanzierung von bestellten Infrastrukturprojekten im Umfang von CHF 630,5 Mio. (+3,3 %) zu.

## Weitere Angaben.

### Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	50,8	50,6
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	1 865,6	2 065,9
Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter	310,8	302,2
<b>Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven</b>	<b>2 227,2</b>	<b>2 418,7</b>

Die weiteren quantifizierbaren Verpflichtungen umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital an Beteiligungen und Prozessrisiken.

### Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannte Partnerwerke). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für Betrieb und spätere Stilllegung den Aktionären (Partnern) über deren Strombezüge anteilig belastet werden. Für den Fall, dass die Kosten für Betrieb, Stilllegung und Entsorgung dereinst höher ausfallen sollten als erwartet und die Mittel der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds zur Deckung der Kosten nicht ausreichen, besteht aufgrund der generellen Kostenübernahmeverpflichtung für die Partner eine Nachschusspflicht.

### Eventualforderungen.

Die Werklieferverträge bei Rollmaterialbeschaffungen sehen für den Fall verspäteter Lieferungen üblicherweise Strafzahlungen vor. Diese sind an vertraglich definierte Kriterien geknüpft. Die Höhe der sich aus der verzögerten Lieferung der Fernverkehrs-Doppelstockzüge ergebenden Forderung nach einer Strafzahlung kann erst nach Übernahme der Fahrzeuge abschliessend bestimmt werden.

### Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Investitionsverpflichtungen	7 228,1	6 668,7
Energieabnahmeverpflichtungen	1 474,5	1 568,9
Übrige	1 684,2	1 436,7
<b>Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen</b>	<b>10 386,9</b>	<b>9 674,3</b>

Die Zunahme der nicht bilanzierten Investitionsverpflichtungen um CHF 559,4 Mio. (+8,4 %) ist im Wesentlichen auf höhere Verpflichtungen aus Projekten bei den Divisionen Infrastruktur und Personenverkehr zurückzuführen.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	1,0	1,4
<b>Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>1,0</b>	<b>1,4</b>

Obligationenanleihen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
2,375 %-Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2006 bis 2018	150,0	150,0
<b>Obligationenanleihen</b>	<b>150,0</b>	<b>150,0</b>

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 Leistungen der öffentlichen Hand.**

Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 2818,5 Mio. (Vorjahr: CHF 12 627,7 Mio. inkl. Gotthard-Basistunnel) 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	2017	2016
Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)	295,8	293,6
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 319,1	1 241,3
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	192,8	165,9
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	401,8	296,9
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	108,7	108,6
Abteilungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	13,2	16,1
<b>Total erfolgswirksame Leistungen Bund</b>	<b>2 331,5</b>	<b>2 122,4</b>
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	448,9	4 514,7
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	38,1	5 990,6
<b>Total Leistungen Bund</b>	<b>2 818,5</b>	<b>12 627,7</b>
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)	326,5	330,9
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	7,9	13,1
<b>Total erfolgswirksame Leistungen Kantone</b>	<b>334,4</b>	<b>343,9</b>
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	181,6	139,9
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	36,3	38,6
<b>Total Leistungen Kantone</b>	<b>552,3</b>	<b>522,4</b>
<b>Total Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>3 370,7</b>	<b>13 150,1</b>

Betreffend der Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wird auf Anmerkung 2 «Leistungen der öffentlichen Hand» verwiesen.

#### 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 zum Gotthard- und Ceneri-Basistunnel Arbeiten im Umfang von CHF 35,7 Mio. (Vorjahr: CHF 47,6 Mio.) für die AlpTransit Gotthard AG zu vom Bundesamt für Verkehr vorgegebenen Bedingungen geleistet. Gleichzeitig hat die AlpTransit Gotthard AG der SBB für übernommene Unterhaltsleistungen für Anlagen im Eigentum der SBB CHF 5,9 Mio. (Vorjahr: CHF 3,4 Mio.) in Rechnung gestellt. Im Vorjahr hat die AlpTransit Gotthard AG die aktivierbaren Teile des Gotthard-Basistunnels zu den Anschaffungskosten von CHF 3754,3 Mio. an die SBB AG übertragen.

#### Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2,6	202,5
Langfristige Verbindlichkeiten	1 374,0	1 399,3
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen</b>	<b>1 376,6</b>	<b>1 601,8</b>

Das von der Vorsorgeeinrichtung gewährte kurzfristige Darlehen von CHF 200,0 Mio. wurde im Berichtsjahr zurückbezahlt.

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 25,3 Mio. (Vorjahr: CHF 70,0 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand betrug CHF 56,0 Mio. (Vorjahr: CHF 58,8 Mio.).

#### 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	Kontrakt-	Werte	Werte	Kontrakt-	Werte	Werte
		volumen	aktiv	passiv	volumen	aktiv	passiv
Mio. CHF		31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2016
Währungen	Absicherung	696,5	42,1	12,2	925,9	7,3	9,4
Zinsen	Absicherung	1 207,1	16,4	235,5	1 217,1	12,7	302,3
Übrige Basiswerte	Absicherung	77,7	3,7	9,4	24,1	0,0	0,0
<b>Finanzinstrumente</b>		<b>1 981,3</b>	<b>62,2</b>	<b>257,1</b>	<b>2 167,1</b>	<b>20,0</b>	<b>311,7</b>

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 sind nach wie vor über Zinssatzswaps abgesichert.

Die gegenüber dem Vorjahr tieferen passiven Werte der Zinsabsicherungsinstrumente resultierten aus der vorzeitigen Auflösung eines Zinsabsicherungsinstrumentes während des Berichtsjahres sowie einem leicht höheren Zinsumfeld, was den Marktwert der Absicherungsinstrumente positiv beeinflusste. 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	2017	2016
Personenverkehr	3,3	-6,5
Immobilien	0,0	0,0
Güterverkehr	-3,2	2,0
Infrastruktur	-0,6	-5,4

## Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

### Risikomanagement.

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB betreiben ein an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Konzernleitung ausgerichtetes sowie mit der Planung abgestimmtes konzernweites Risikomanagement. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen wesentliche Risiken identifiziert und beurteilt sowie Massnahmen zur Risikosteuerung definiert.

Risikomanagement wird als eine Führungsaufgabe verstanden. Durch die Zuordnung eines jeden Risikos zu einem Risk Owner bestehen klare Verantwortungen für die Risiken. Diese Führungskräfte sind als Risk Owner für die operative Umsetzung des Risikomanagements in ihrem Verantwortungsbereich zuständig.

### Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung der Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report. Dieser umfasst unter anderem die aktuellen Top-Risiken der SBB. Eine konzernweit einheitliche Risiko-Bewertungsmatrix und die Risiko-Cluster bilden die Grundlage für eine standardisierte Bewertung, Kategorisierung, und Berichterstattung der Risiken gemäss der Risk Policy SBB und der Konzernweisung. Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich am 11. und 15. Dezember 2017 mit dem Corporate Risk Report 2017 befasst und den Bericht genehmigt. Dies bildet die Ausgangslage für die nachfolgenden Risikoprozesse.

### 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 2017 sind folgende spezifische Finanzrisiken verbunden:

#### Marktrisiken.

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

#### Liquiditätsrisiken.

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 denen 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 A-2 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. Letzere 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 den strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB sowie einer Vereinbarung mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) geregelt.

Im Weiteren verfügt die SBB über Betriebsmittellimiten bei diversen Banken.

#### Gegenparteiisiken (Kreditrisiken).

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

#### **Zinsänderungsrisiken.**

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Anlageerträge und Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird von Corporate Treasury durch Abstimmung der Fälligkeitsprofile und durch Beeinflussung des 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 Corporate Treasury abgesichert. Corporate Treasury sichert die Währungsrisiken ihrerseits bei ausgesuchten Banken ab. Sie führt ein internes und externes Limitensystem und prüft dessen Einhaltung.

#### **Energiepreisrisiken.**

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 28. Februar 2018 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

### **Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.**

Im Rahmen der Eignerstrategie 2015–2018 vereinbarte der Bund mit der SBB Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich an die 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 117,6 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 32,4 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

### **Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung und Stabilisierung der PK SBB.**

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493,0 Mio., die 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. Im Jahr 2016 tätigte die SBB eine weitere Stabilisierungszahlung in der Höhe von CHF 690,0 Mio. zugunsten der PK SBB, die ebenfalls durch Immobilien finanziert wird. Für die anfallenden Amortisations- und Zinszahlungen leistete die Division Immobilien interne Ausgleichszahlungen an die Konzernbereiche von CHF 274,6 Mio. (Vorjahr: CHF 270,9 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 114.

In der Position Übriger Erfolg sind das Finanzergebnis, der Erfolg aus Immobilienveräusserungen, die Ertragssteuern sowie die Minderheitsanteile enthalten.

## Segmentinformation SBB Konzern.

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

Mio. CHF	Personenverkehr		Immobilien		Güterverkehr	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
<b>Angaben zur Erfolgsrechnung</b>						
<b>Betriebsertrag</b>	<b>5 019,9</b>	4 853,4	<b>794,1</b>	787,0	<b>959,7</b>	978,9
davon						
– Verkehrserträge	3 409,2	3 269,2	0,0	0,0	888,1	903,3
– Leistungen der öffentlichen Hand	669,5	669,9	0,0	0,0	13,2	16,1
– Mieterträge Liegenschaften	7,6	8,8	629,6	608,9	0,9	1,0
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>-4 791,1</b>	-4 660,6	<b>-545,5</b>	-556,5	<b>-1 012,5</b>	-978,0
davon						
– Personalaufwand	-1 771,2	-1 781,3	-123,9	-124,9	-418,5	-384,8
– Abschreibungen	-610,1	-594,7	-178,6	-173,9	-44,2	-45,5
– Bahnbetriebsleistungsaufwand	-1 156,3	-1 064,8	-0,7	-0,8	-302,5	-301,3
Wertbeeinträchtigung	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7	0,0
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>228,8</b>	192,8	<b>248,6</b>	230,4	<b>-241,5</b>	0,9
Übriger Erfolg	-43,1	-53,5	153,6	169,7	2,8	0,2
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	-392,2*	-388,5*	0,0	0,0
<b>Divisions-/Konzernergebnis</b>	<b>185,8</b>	139,2	<b>10,0</b>	11,7	<b>-238,7</b>	1,1

\* Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil (CHF 32,4 Mio., Vorjahr: CHF 32,4 Mio.) beträgt die Ausgleichszahlung CHF 424,6 Mio. (Vorjahr: CHF 420,9 Mio.).

<b>Angaben zum Cashflow</b>						
Cashflow aus Betriebstätigkeit	848,5	704,0	130,9	-41,1	15,8	33,4
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-718,2	-575,0	-274,7	-374,4	-27,9	-16,6
Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	130,2	129,1	-143,8	-415,5	-12,1	16,8
Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	18,6	30,3	0,0	0,0	-0,1	0,1
<b>Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>	<b>148,8</b>	159,4	<b>-143,8</b>	-415,5	<b>-12,2</b>	16,9

	31. 12. 2017	31. 12. 2016	31. 12. 2017	31. 12. 2016	31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Angaben zur Bilanz</b>						
<b>Aktiven</b>	<b>11 097,7</b>	10 799,0	<b>5 572,0</b>	5 274,9	<b>666,9</b>	850,1
Umlaufvermögen	2 704,9	2 514,1	46,1	48,2	229,0	211,0
Anlagevermögen	8 392,8	8 284,9	5 525,8	5 226,7	438,0	639,2
davon						
– Fahrzeuge	6 070,7	6 119,6	5,8	4,2	345,9	518,6
– Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	510,5	517,6	4,3	4,5	4,7	4,0
– Grundstücke und Gebäude	82,8	81,5	3 461,9	3 449,7	13,6	13,5
– Sachanlagen im Bau	1 130,6	1 007,7	1 558,2	1 233,5	36,0	19,8
<b>Passiven</b>	<b>11 097,7</b>	10 799,0	<b>5 572,0</b>	5 274,9	<b>666,9</b>	850,1
Fremdkapital	5 738,9	5 629,6	4 765,7	4 478,6	597,2	545,4
davon						
– Finanzverbindlichkeiten	3 924,4	3 902,8	4 462,8	4 315,6	386,4	372,2
– Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	494,1	507,3	0,0	0,0	1,1	1,2

Infrastruktur	Konzernbereiche		Eliminationen		Total SBB		
2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
<b>4 353,3</b>	4 040,9	<b>1 029,1</b>	1 051,0	<b>-2 714,3</b>	-2 723,4	<b>9 441,8</b>	8 987,7
1 232,4	1 143,8	0,0	0,0	-1 250,2	-1 170,5	4 279,5	4 145,9
1 983,1	1 780,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2 665,8	2 466,3
0,9	0,8	0,0	0,0	-152,5	-161,6	486,5	458,0
<b>-4 394,8</b>	-4 281,9	<b>-953,6</b>	-973,6	<b>2 757,1</b>	2 751,2	<b>-8 940,5</b>	-8 699,5
-1 539,1	-1 566,9	-551,6	-494,5	191,2	184,3	-4 213,1	-4 168,1
-1 357,0	-1 281,0	-36,9	-36,2	0,9	0,9	-2 225,9	-2 130,3
-53,4	-53,2	-2,5	-2,5	1 198,3	1 118,4	-317,1	-304,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7	0,0
<b>-41,6</b>	-241,1	<b>75,4</b>	77,4	<b>42,7</b>	27,8	<b>312,6</b>	288,2
-8,9	-11,7	7,3	13,3	-25,4	-25,6	86,4	92,5
150,0	150,0	242,2	238,5	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>99,6</b>	-102,8	<b>325,0</b>	329,2	<b>17,3</b>	2,2	<b>399,0</b>	380,6
280,6	-141,2	339,8	-377,0	0,0	0,0	1 615,5	178,1
-2 116,0	-2 039,7	-32,0	146,0	0,0	0,0	-3 168,8	-2 859,7
-1 835,5	-2 180,9	307,8	-231,0	0,0	0,0	-1 553,3	-2 681,6
1 931,1	2 111,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1 949,6	2 142,0
<b>95,6</b>	-69,4	<b>307,8</b>	-231,0	<b>0,0</b>	0,0	<b>396,3</b>	-539,7
<b>31. 12. 2017</b>	31. 12. 2016	<b>31. 12. 2017</b>	31. 12. 2016	<b>31. 12. 2017</b>	31. 12. 2016	<b>31. 12. 2017</b>	31. 12. 2016
<b>29 117,6</b>	28 451,3	<b>10 586,2</b>	10 208,6	<b>-11 866,5</b>	-11 544,7	<b>45 173,8</b>	44 039,3
510,5	602,1	1 257,0	1 206,6	-2 784,8	-2 788,2	1 962,7	1 793,8
28 607,1	27 849,2	9 329,2	9 002,0	-9 081,7	-8 756,5	43 211,2	42 245,5
445,6	426,9	0,9	1,1	0,0	0,0	6 869,0	7 070,4
17 110,5	16 784,5	0,0	0,0	0,0	0,0	17 630,0	17 310,5
1 640,0	1 544,4	19,6	18,2	0,0	-0,9	5 218,0	5 106,3
5 872,0	5 772,9	7,7	5,0	0,0	0,0	8 604,4	8 038,9
<b>29 117,6</b>	28 451,3	<b>10 586,2</b>	10 208,6	<b>-11 866,5</b>	-11 544,7	<b>45 173,8</b>	44 039,3
21 088,8	20 522,9	12 047,9	11 995,4	-11 477,0	-11 137,9	32 761,4	32 034,0
793,3	882,7	10 809,9	10 772,2	-11 355,3	-11 047,0	9 021,5	9 198,5
19 067,7	18 424,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19 563,0	18 932,5

## Beteiligungsverzeichnis SBB.

### Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB	Erf	Seg
			%	%		
			31. 12. 2017	31. 12. 2016		
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF	9 000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	100,00	100,00	V	P
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	100,00	100,00	V	P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	90,00	90,00	V	P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	86,00	86,00	V	P
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF	1,00	74,42	74,42	E	P
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	70,00	70,00	V	P
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
Lémanis SA, Genève	CHF	0,10	60,00	0,00	E	P
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	50,00	50,00	Q	P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	50,00	50,00	E	P
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR	1,18	41,47	50,00	E	P
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	30,60	30,60	E	P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	26,00	26,00	E	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	24,01	24,01	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	20,00	20,00	E	IM
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S. r. l., Milano	EUR	13,00	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,10	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basel	CHF	0,10	51,00	51,00	V	G
RAAlpin AG, Olten	CHF	4,53	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	27,04	27,04	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	100,00	100,00	E	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	90,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	90,00	90,00	V	I
Ritomo SA, Quinto	CHF	46,50	75,00	75,00	V	I
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
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	36,00	36,00	E	I
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	25,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	100,00	100,00	V	KB
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	69,42	69,42	V	KB
SwissSign AG, Opfikon	CHF	0,45	50,00	0,00	E	KB
Transferis SAS, Annemasse (liquidiert)	EUR	0,00	0,00	50,00	E	P

Erf = 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  
Schanzenstrasse 4a  
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, 28. Februar 2018

## 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 84 bis 114), für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.



### Verantwortung des Verwaltungsrates

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



### Verantwortung der Revisionsstelle

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

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnung. Wir sind der 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 2017 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.



Page 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	2017	2016
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	3 477,5	3 335,9
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 456,0	2 258,2
Mieterträge Liegenschaften		492,6	465,4
Nebenerträge	3	921,2	928,3
Eigenleistungen		1 162,7	1 081,7
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>8 510,1</b>	8 069,6
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand		-719,0	-688,9
Personalaufwand	4	-3 618,8	-3 593,9
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-1 591,1	-1 678,3
Wertberichtigungen auf Beteiligungen	9	-247,0	-1,0
Abschreibungen auf Sachanlagen		-1 928,0	-1 849,3
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		-149,3	-136,7
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-8 253,2</b>	-7 948,1
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>257,0</b>	121,5
Finanzertrag		38,4	46,8
Finanzaufwand		-119,6	-141,9
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>175,7</b>	26,3
Erfolg aus Immobilienveräusserungen		204,6	222,6
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>380,3</b>	248,9
Ertragssteuern		-10,2	-6,7
<b>Jahresgewinn</b>	6	<b>370,2</b>	242,2

## Bilanz SBB AG.

## Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel		502,7	321,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	496,5	552,5
Kurzfristige verzinsliche Forderungen		109,3	86,9
Andere Forderungen		89,9	99,5
Vorräte und angefangene Arbeiten		305,5	312,7
Aktive Rechnungsabgrenzungen		272,7	271,1
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>1 776,5</b>	1 644,4
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	8	1 036,2	1 112,2
Beteiligungen	9	584,5	757,8
Sachanlagen		31 242,0	30 602,2
Sachanlagen im Bau		8 515,7	7 983,6
Immaterielle Anlagen		946,1	924,5
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>42 324,5</b>	41 380,4
<b>Total Aktiven</b>		<b>44 101,0</b>	43 024,8

## Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Fremdkapital</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	818,4	671,2
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11	869,8	1 292,6
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	13	132,8	116,4
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 357,9	1 216,9
Kurzfristige Rückstellungen	14	311,8	294,1
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 490,7</b>	3 591,2
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11	8 113,0	7 866,3
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	12	19 092,7	18 454,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	899,6	939,1
Langfristige Rückstellungen	14	479,7	519,1
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>28 585,0</b>	27 778,4
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>32 075,7</b>	31 369,6
<b>Eigenkapital</b>			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserven EBG 67 (Infrastruktur)		14,6	-38,4
Reserven PBG 36 (Regionaler Personenverkehr)		-1,4	158,5
Kumulierte Gewinne			
Gewinnvortrag		642,0	292,9
Jahresgewinn		370,2	242,2
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>12 025,3</b>	11 655,1
<b>Total Passiven</b>		<b>44 101,0</b>	43 024,8

# Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

## Anmerkungen zur Jahresrechnung.

### 0.1 Allgemeines.

Die vorliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern, wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957–963b OR) erstellt. Die Jahresrechnung vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Als Beteiligungen gelten Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt zu mindestens 20 % beteiligt ist. Beteiligte sind der Bund als Aktionär der SBB AG sowie die Organisationen, die 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 2017 einen Deckungsgrad von 107,1 % (Vorjahr: 104,6 %) aus. Per 31. Dezember 2017 besteht eine Vorsorgeverpflichtung von CHF 799,2 Mio. (Vorjahr: CHF 847,5 Mio.).

### 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 48,2 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 411,2 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 22,8 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, in der Eröffnungsbilanz keine vollumfängliche Rückstellung zu berücksichtigen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. einzustellen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2017 weitergeführt und die Kosten von CHF 1,4 Mio. der Rückstellung belastet. Gleichzeitig wurde die Rückstellung im Berichtsjahr für zusätzliche zukünftige Altlastensanierungen um CHF 6,6 Mio. erhöht. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 39,2 Mio.

### 0.6 Rückstellung für Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr.

Der Regionale Personenverkehr erhält Abgeltungen der öffentlichen Hand für die ungedeckten Kosten des bestellten Angebotes. Darin enthalten sind die geglätteten Kosten der Fahrzeuginstandhaltung. Da die effektiven Kosten nicht zeitgleich mit den Abgeltungen anfallen, entsteht eine Differenz zu den erhaltenen Abgeltungen. Diese wurde bis 2015 der spezialgesetzlichen Reserve gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG) zugewiesen. Basierend auf der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) besteht seit 2016 für diese Differenz eine Rückstellung.

### 0.7 Ertragssteuern.

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

## Detailangaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen.

### 1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2017	2016
Personenverkehr	3 165,7	3 022,2
Betriebsleistungen	48,1	55,9
Infrastruktur (Trassenertrag)	263,7	257,8
<b>Verkehrserträge</b>	<b>3 477,5</b>	<b>3 335,9</b>

### 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2017	2016
<b>Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>		
Bund	221,5	221,1
Kantone	251,4	256,8
<b>Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>	<b>472,9</b>	<b>477,9</b>
<b>Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung</b>		
Abschreibung Infrastruktur	1 287,3	1 207,8
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	191,6	165,9
Betriebsbeitrag Infrastruktur	388,5	285,0
<b>Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung</b>	<b>1 867,5</b>	<b>1 658,8</b>
<b>Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen</b>		
Bund	107,7	108,5
Kantone	7,9	13,1
<b>Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen</b>	<b>115,6</b>	<b>121,5</b>
<b>Total Leistungen für die Bahninfrastruktur</b>	<b>1 983,1</b>	<b>1 780,3</b>
<b>Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>2 456,0</b>	<b>2 258,2</b>

### 3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2017	2016
Dienstleistungen	192,1	206,0
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	118,9	120,0
Erträge aus Vermietungen	59,0	57,3
Energieerträge	81,2	69,7
Geldwechsel	37,7	37,5
Provisionen	84,1	80,3
Drucksachen- und Materialverkäufe	72,7	65,9
Kostenbeteiligungen	129,0	132,5
Übrige Nebenerträge	146,5	158,9
<b>Nebenerträge</b>	<b>921,2</b>	<b>928,3</b>

#### 4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2017	2016
Lohnaufwand	2 472,0	2 503,6
Personalmiete	544,3	464,2
Sozialversicherungsaufwand	462,1	467,8
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	10,2	2,8
Übriger Personalaufwand	130,2	155,4
<b>Personalaufwand</b>	<b>3 618,8</b>	<b>3 593,9</b>

#### 5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2017	2016
Bahnbetriebsleistungen	177,8	169,3
Miete von Anlagen	54,6	50,3
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	455,4	434,8
Fahrzeugaufwand	139,2	232,4
Energieaufwand	202,3	199,9
Verwaltungsaufwand	105,7	97,3
Informatikaufwand	147,0	180,0
Werbeaufwand	44,0	54,3
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	74,6	72,4
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	91,1	80,9
Übriger Betriebsaufwand	99,5	106,7
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>1 591,1</b>	<b>1 678,3</b>

#### 6 Jahresgewinn.

Mio. CHF	2017	2016
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	-24,3	-53,7
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	53,0	-122,9
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	341,5	418,8
<b>Jahresgewinn</b>	<b>370,2</b>	<b>242,2</b>

#### 7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	347,9	334,1
gegenüber Beteiligten	118,3	182,8
gegenüber Beteiligungen	46,4	47,7
Wertberichtigungen	-16,1	-12,1
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>496,5</b>	<b>552,5</b>

## 8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Wertschriften des Anlagevermögens	72,0	74,6
Darlehen gegenüber Dritten	64,9	93,7
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	898,1	942,7
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,2	1,3
<b>Finanzanlagen</b>	<b>1 036,2</b>	<b>1 112,2</b>

Die SBB AG hat zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in der Höhe von CHF 300,0 Mio. eine Rangrücktrittsvereinbarung unterzeichnet. Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung der Gesellschaft bestehen. Dazugehörige Amortisationen sind für die Dauer der Vereinbarung gestundet. Ferner gewährt die SBB eine auf CHF 45,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage.

## 9 Beteiligungen.

Die Abnahme der Beteiligungsbuchwerte resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der Wertberichtigung auf der Beteiligung an der SBB Cargo AG um CHF 247,0 Mio.

## 10 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	753,4	628,8
gegenüber Beteiligten	43,3	15,7
gegenüber Beteiligungen	21,7	26,7
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>818,4</b>	<b>671,2</b>

## 11 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Bankverbindlichkeiten	2 850,5	2 749,0
Leasingverbindlichkeiten	107,6	307,5
Personalkasse	906,9	1 003,2
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	173,8	179,9
Darlehen des Bundes (kommerziell)	3 570,0	3 320,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	1 374,0	1 599,3
<b>Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>8 982,8</b>	<b>9 158,9</b>

## 12 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 570,6	3 690,6
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	12 322,8	11 767,7
Darlehen Infrastrukturfonds Bund	1 341,4	1 327,9
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	178,8	175,9
Darlehen Kantone	1 679,1	1 491,9
<b>Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur</b>	<b>19 092,7</b>	<b>18 454,0</b>

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrent-Guthaben gegenüber dem Bund von CHF 27,3 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: Verbindlichkeit CHF 33,6 Mio.).

### 13 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	74,8	71,9
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	58,0	44,5
Langfristige Erlösabgrenzungen	100,4	91,6
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	799,2	847,5
<b>Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>1 032,4</b>	<b>1 055,5</b>

### 14 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Umweltaltlasten	39,2	34,0
Energiebereich	411,2	434,0
Ferien/Überzeit	90,9	90,6
Restrukturierung	31,6	25,8
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	139,8	124,3
Übrige Rückstellungen	78,7	104,4
<b>Rückstellungen</b>	<b>791,4</b>	<b>813,1</b>

Die Rückstellung Fahrzeuginstandhaltung wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 56,1 Mio. (Vorjahr: CHF 57,5 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge ohne grosse Instandhaltungsarbeiten im Berichtsjahr um CHF 71,6 Mio. (Vorjahr: CHF 61,5 Mio.).

### 15 Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Verzinsliche Verbindlichkeiten	11	8 982,8	9 158,9
Darlehen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	12	19 092,7	18 454,0
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>28 075,6</b>	<b>27 612,9</b>
./. Flüssige Mittel und kurzfristige verzinsliche Forderungen		-611,9	-408,5
<b>Nettoverschuldung</b>		<b>27 463,6</b>	<b>27 204,4</b>
<b>Veränderung gegenüber dem Vorjahr</b>		<b>259,2</b>	<b>5 448,6</b>

## Weitere Angaben.

### Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 24 833 (Vorjahr: 25 145).

### Liquiditätsmanagement.

Die SBB führt ein konzernweites Cash Pooling. Die SBB AG ist Teilnehmerin im Cash Pooling und Poolleader. 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. 2017	31. 12. 2016
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>

### Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	8 635,0	7 693,1
Fällig später als 5 Jahre	1 585,1	1 918,3
<b>Total</b>	<b>10 220,0</b>	<b>9 611,4</b>

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

### Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Bürgschaften und Garantien	177,2	143,1
<b>Total</b>	<b>177,2</b>	<b>143,1</b>

### Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Leasinganlagen	89,1	95,9
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	1 665,0	1 754,1
<b>Total</b>	<b>1 754,0</b>	<b>1 850,0</b>

### Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Andere	121,8	119,6
<b>Total</b>	<b>399,0</b>	396,8

### Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannte Partnerwerke). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für Betrieb und spätere Stilllegung den Aktionären (Partnern) über deren Strombezüge anteilig belastet werden. Für den Fall, dass die Kosten für Betrieb, Stilllegung und Entsorgung dereinst höher ausfallen sollten als erwartet und die Mittel der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds zur Deckung der Kosten nicht ausreichen, besteht aufgrund der generellen Kostenübernahmeverpflichtung für die Partner eine Nachschusspflicht.

### Eventualforderungen.

Die Werklieferverträge bei Rollmaterialbeschaffungen sehen für den Fall verspäteter Lieferungen üblicherweise Strafzahlungen vor. Diese sind an vertraglich definierte Kriterien geknüpft. Die Höhe der sich aus der verzögerten Lieferung der Fernverkehrs-Doppelstockzüge ergebenden Forderung nach einer Strafzahlung kann erst nach Übernahme der Fahrzeuge abschliessend bestimmt werden.

### 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 die SBB AG abgesichert.

### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Jahresrechnung der SBB AG wurde vom Verwaltungsrat am 28. Februar 2018 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

## 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 400,0 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) und Haftpflichtversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400,0 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) abgeschlossen.

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

Mio. CHF	Fahrzeuge	Unterbau/ Oberbau/ Bahn- technik	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. 2017	412,4	16 555,5	1 917,1	631,5	816,9	299,4	20 632,9	5 569,6	26 202,5
<b>Anschaffungswerte</b>									
Stand 1. 1. 2017	952,3	26 322,4	4 022,8	631,7	1 144,1	661,0	33 734,3	5 569,6	39 303,9
Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 996,7	1 996,7
Abgänge Anlagen	-22,5	-261,7	-87,9	-0,8	-3,8	-15,2	-391,9	0,0	-391,9
Umbuchungen	66,5	1 218,9	336,5	8,4	77,1	89,0	1 796,4	-1 784,5	11,8
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>996,3</b>	<b>27 279,6</b>	<b>4 271,5</b>	<b>639,3</b>	<b>1 217,3</b>	<b>734,8</b>	<b>35 138,7</b>	<b>5 781,7</b>	<b>40 920,5</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>									
Stand 1. 1. 2017	-539,9	-9 766,9	-2 105,7	-0,2	-327,2	-361,6	-13 101,4	0,0	-13 101,4
Abschreibungen	-45,4	-853,5	-230,9	0,0	-24,0	-72,6	-1 226,4	0,0	-1 226,4
Abgänge	21,0	218,8	81,6	0,0	1,8	13,7	336,8	0,0	336,8
Umbuchungen	-0,6	-0,3	0,0	0,0	-0,6	0,0	-1,5	0,0	-1,5
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>-564,9</b>	<b>-10 401,9</b>	<b>-2 255,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-350,0</b>	<b>-420,5</b>	<b>-13 992,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-13 992,6</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2017</b>	<b>431,4</b>	<b>16 877,7</b>	<b>2 016,4</b>	<b>639,1</b>	<b>867,3</b>	<b>314,2</b>	<b>21 146,2</b>	<b>5 781,7</b>	<b>26 927,9</b>

In den Umbuchungen sind Zugänge von Anlagen aus anderen Sparten der SBB von netto CHF 10,3 Mio. enthalten.

### Abschreibungen Sachanlagen und Immaterielle Anlagen der Sparte Infrastruktur (Art. 7 RKV).

Mio. CHF	2017	2016
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 153,8	1 061,5
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	72,6	67,4
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	51,0	74,9
<b>Total</b>	<b>1 277,5</b>	<b>1 203,8</b>

### Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Mio. CHF	2017	2016
Investitionen für Anlagen	1 996,7	5 690,1
Von anderen Sparten der SBB übernommene Anlagen	10,3	4,9
Nicht aktivierte Investitionskosten	307,3	287,5
<b>Total</b>	<b>2 314,2</b>	<b>5 982,5</b>

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in der Höhe von CHF 74,4 Mio. (Vorjahr: CHF 85,1 Mio.) enthalten.

## Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
				31. 12. 2017	31. 12. 2016
<b>Personenverkehr und Tourismus</b>					
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	74,42
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
Lémanis SA, Genève	CHF	0,10	0,06	60,00	0,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR	1,18	0,49	41,47	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
Transferis SAS, Annemasse (liquidiert)	EUR	0,00	0,00	0,00	50,00
<b>Güterverkehr und Spedition</b>					
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
<b>Kraftwerke</b>					
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	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Rupperswil-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	350,00	126,00	36,00	36,00
<b>Liegenschaften und Parking</b>					
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
<b>Diverses</b>					
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
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
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42
SwissSign AG, Opfikon	CHF	0,45	0,23	50,00	0,00

## Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 27. Februar 2018 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2017 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

## Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2017 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Gewinnvortrag Vorjahr	695,0	170,0
Reservezuweisung aus Ergebnis 2017		
– Sparte Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	–53,0	122,9
Gewinnvortrag	642,0	292,9
Jahresgewinn	370,2	242,2
<b>Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>1 012,2</b>	535,1
<b>Verwendung des verbleibenden Bilanzgewinns</b>		
Reserveentnahme aus Ergebnis 2017		
– Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	24,3	53,7
– Regionaler Personenverkehr: Entnahme für Rückstellung Fahrzeuginstandhaltung	0,0	106,2
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>1 036,5</b>	695,0

# Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.



Ernst & Young AG  
Schanzenstrasse 4a  
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, 28. Februar 2018

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 117 bis 128), für das am 31. Dezember 2017 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 2017 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

**SBB AG**  
Kommunikation  
Hilfikerstrasse 1  
3000 Bern 65, Schweiz  
+41 51 220 41 11  
[press@sbb.ch](mailto:press@sbb.ch)

[sbb.ch/geschaeftsbericht](http://sbb.ch/geschaeftsbericht)