

SBB Geschäftsbericht.

2019



Cover:

Stausee Ritom mit Staumauer für das Kraftwerk Ritom

Die SBB fährt mit 90 Prozent Strom aus Wasserkraft. Der Grossteil dieser Energie stammt aus Wasserkraftwerken, die der SBB gehören oder an welchen sie beteiligt ist. An der Gesellschaft Ritom SA im Tessin beteiligt sich die SBB zu 75 %. Das Kraftwerk feiert 2020 sein 100-jähriges Bestehen und wird aktuell so erneuert, dass es nach dem Ausbau eine drei Mal höhere Leistung erbringen kann. Damit werden unsere Züge auf der Nord-Süd-Achse auch bei steigendem Angebot mit erneuerbaren Energie unterwegs sein.

Copyright Cover-Bild: fotofmp.ch – archivio AET

Inhaltsverzeichnis.

S02	Für die Schweiz und ihre Regionen
S04	Interview mit Prof. Thomas Stocker
S07	Konzernlagebericht 2019
S10	Geschäftsentwicklung des Konzerns, der Divisionen und der Konzerngesellschaft Cargo
S15	Personenverkehr
S19	Immobilien
S22	Güterverkehr
S24	Infrastruktur
S26	Jahreschronik
S30	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin
S34	Innovation
S36	Engagement für die Gesellschaft
S40	Lieferketten und Entsorgung
S45	Corporate Governance
S65	Finanzbericht

Für die Schweiz und ihre Regionen.

Die SBB will ihren Kundinnen und Kunden sichere, pünktliche, saubere und preislich attraktive Bahnleistungen bieten. Damit verbinden wir die Schweiz und ihre Regionen und leisten einen Beitrag an die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes.

Seit 2009 richtet sich die SBB an neun Konzernzielen aus. Diese fokussieren auf Sicherheit, Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit, beinhalten aber auch Nachhaltigkeit und finanzielle Aspekte. Die finanziellen Aspekte betragen im Zielsystem rund einen Viertel. Diese Gewichtung unterstreicht die Ausrichtung des Schweizer Bahnsystems auf den Service Public.

Die Bahn als Teil des Schweizer ÖV ist seit jeher nachhaltig. Wichtige Weichen wurden bereits zur Gründungszeit gestellt: Wegen der Kohleknappheit wurde das Bahnnetz elektrifiziert und mit umweltfreundlicher Wasserkraft aus den Alpen betrieben. Aufbauend auf diesem Fundament fährt die SBB heute mit 90 Prozent Strom aus Wasserkraft und gehört damit zu den klimafreundlichsten Bahnen Europas.

Die wissenschaftliche Faktenlage zum Klimawandel ist mittlerweile breit anerkannt. So erachten es die Experten des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) als extrem wahrscheinlich, dass der menschliche Einfluss der Hauptgrund für die globale Erwärmung ist. Regelmässige Klimastreiks von Jugendlichen oder die Parlamentswahlen im Herbst 2019 zeigen, dass der Klimawandel auch die Schweizer Bevölkerung bewegt.

Der Bundesrat hat mit Netto-Null-Emissionen bis 2050 ein ambitioniertes Ziel festgelegt. Als Mobilitätsdienstleisterin im Besitz des Bundes sieht sich die SBB in der Verantwortung, einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Die SBB hat die Ambition, bis 2030 klimaneutral zu sein.

Die SBB legt ihre wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen gemäss den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) offen. Der vorliegende Bericht wird ergänzt durch den Bericht gemäss GRI-Standards, welcher unter sbb.ch/gri auf Deutsch verfügbar ist. Parallel dazu werden die wichtigsten Zahlen und Fakten zum Thema Nachhaltigkeit im SBB Statistikportal auf reporting.sbb.ch publiziert.

Um die ökonomischen, ökologischen und sozialen Herausforderungen für eine nachhaltige Entwicklung weltweit anzugehen, haben alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen die Agenda 2030 und damit die 17 Sustainable Development Goals (SDGs) unterzeichnet. Die Schweiz war an den Verhandlungen dieser Ziele massgebend beteiligt und will sie vorbildlich umsetzen. Die SBB will dazu einen Beitrag leisten und insbesondere Teil der Lösung beim Klimaschutz (SDG 13) und bei der Energiewende (SDG 7) sein. In diesem Bericht finden Sie verschiedene Beispiele, wie die SBB zur Erreichung der SDGs in der Schweiz beiträgt. Diese sind jeweils mit dem passenden SDG-Symbol gekennzeichnet.



Interview mit Prof. Thomas Stocker.

«Ich finde bemerkenswert, dass die SBB fast vollständig mit Wasserkraft unterwegs ist.»



Prof. Dr. Thomas Stocker ist einer der renommiertesten Klimaforscher der Welt. Im Interview sagt der Leiter der Abteilung für Klima- und Umwelphysik der Universität Bern, dass die SBB als Mobilitätsanbieterin eine Schlüsselstellung im Klimaschutz in der Schweiz einnimmt.

Thomas Stocker, was haben Sie persönlich für einen Bezug zur Bahn?

Ich bin ein begeisterter Bahnkunde und habe seit vielen Jahren ein Generalabonnement. Die Bahn ist für mich etwas Emotionales, etwas, das mich schon immer interessiert hat. Ich kenne viele ältere Lokomotiven mit Namen, etwa die Re 6/6.

Inwiefern hängen Mobilität und Klimawandel zusammen?

Mobilität hat an vielen Orten einen Einfluss: private Mobilität, Produktionsmobilität, Konsummobilität. Klar ist: Die heutige Mobilität basiert praktisch ausschliesslich auf fossilen Brennstoffen. Somit ist die Mobilität wesentlich an den CO₂-Emissionen beteiligt.

Und wie wichtig ist dabei die Bahn, der öffentliche Verkehr?

Der öffentliche Verkehr muss künftig eine noch grössere Rolle spielen. Es stellt sich aber die Frage nach den Kapazitätsgrenzen des aktuellen Netzes. Als Bahnunternehmen kann die SBB ihre Züge nicht beliebig verlängern; ein Zehn-Minuten-Takt zwischen Bern und Zürich geht heute nicht. Klar: Technologische Innovationen können die Kapazität sicher noch steigern, aber das wird wohl nicht reichen. Ich erachte einen Ausbau der Bahn auf den grossen Achsen als sinnvoll. Auch weil der Platzbedarf der Schiene signifikant kleiner ist als derjenige der Strasse.

Sind wir heutzutage schlicht zu viel unterwegs?

Weniger Mobilitätskonsum würde sicher helfen. Nur ist das auch eine Frage der Raumplanung. Konkret: Kann ich mir eine Wohnung in der Stadt, in der ich arbeite, leisten? Wenn das nicht möglich ist und ich meinen Wohnsitz in die Agglomeration oder aufs Land verlege, steigt entsprechend die Nachfrage nach Mobilität. Zersiedelung und Mobilität: Das ist ein Teufelskreis.

Sie sprechen von der Pendlermobilität. Gibt es einen grösseren Hebel bei der Freizeitmobilität?

In der Schweiz auf jeden Fall, wo der Flugverkehr 18 Prozent der CO₂-Emissionen ausmacht. Da findet ein Umdenken statt, weg vom Fliegen hin zur Bahn. Das sieht man bei den stärker nachgefragten Nachtzügen. Dem wirken die immer noch zu tiefen Preise für Flüge entgegen. Um der Mobilität einen richtigen Preis zu geben, kann ich mir eine Welt vorstellen, in der alle Bewohnerinnen und Bewohner jährlich ihren CO₂-Fussabdruck ausweisen und einen entsprechenden Lenkungsbeitrag entrichten. Je weniger verfügbar der ÖV in einer Region ist, desto niedriger wäre der Beitrag. Denn Bewohner einer abgelegenen Region sollen ja nicht dafür bestraft werden, dass bei ihnen keine Bahn fährt. So ein Lenkungsbeitrag wäre von temporärer Natur, denn das Pariser Klimaabkommen hat zum Ziel, die Emissionen der Treibhausgase bis 2050 auf netto null zu bringen.

Wie lässt sich aus Ihrer Sicht der ÖV weiter fördern?

Es ist wichtig, den Verkehr als Ganzes anzuschauen, es geht nicht um «Strasse gegen Schiene». Klar müssen wir den ÖV fördern, aber gleichzeitig müssen wir beim Individualverkehr Anreize schaffen, damit zum Beispiel vermehrt kleinere und energieärmere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Am Schluss fängt es bei jedem Einzelnen an. Ich denke da zum Beispiel an den demokratischen Prozess. Wenn sich möglichst viele beteiligen und sich für nachhaltige Lösungen stark machen, haben wir in unserem Land ein enormes Potenzial für Veränderungen, die von der Gemeinschaft getragen werden.

Und wie beurteilen Sie das Engagement der SBB für eine nachhaltige Schweiz?

Die SBB kann als Bahnunternehmen viel für die Nachhaltigkeit tun, zum Beispiel bezüglich Energieeffizienz. Bemerkenswert finde ich, dass sie mit 90 Prozent fast vollständig mit Wasserkraft unterwegs ist. Die Sparbillette als Anreiz, weniger ausgelastete Züge zu benutzen, finde ich auch gut. Obwohl ich als GA-Kunde nicht davon profitieren kann. Die SBB ist eine der grössten Liegenschaftsbesitzerinnen der Schweiz: Ein konsequentes Null-Energie- oder sogar Plus-Energie-Konzept für die Liegenschaften wäre ein starkes Signal dafür, dass es die SBB mit dem Klimaschutz ernst meint. Aber am Schluss geht es auch darum, wie pünktlich, wie sicher und wie zuverlässig die SBB unterwegs ist: Je verlässlicher und attraktiver die Bahn ist, desto mehr Leute werden diese benützen. So einfach ist das.

Der vorliegende Geschäftsbericht ist der 13. von CEO Andreas Meyer; der 4. gemeinsam mit Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar. Per 1. April 2020 übergibt Andreas Meyer die operative Leitung an den neuen CEO, Vincent Ducrot.



Andreas Meyer, CEO, und Monika Ribar, Verwaltungsratspräsidentin.

Konzernlagebericht 2019.

Sehr geehrte Damen und Herren

Auf unserem Netz und in unseren 798 Bahnhöfen hat die SBB im vergangenen Jahr täglich 1,32 Millionen Reisende befördert: so viele wie noch nie. Hinzu kamen 2000 Extrazüge für den Eventverkehr im Sommer, auch das ein Höchstwert. Beim Güterverkehr waren es 200 000 Tonnen Güter pro Tag.

Die Kundenzufriedenheit ist im Personenverkehr und im Güterverkehr im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Trotzdem besteht etwa bei der Kundeninformation im Störfall oder bei der Pünktlichkeit Handlungsbedarf. Die Kundenzufriedenheit am Bahnhof lag bei rund 80 Punkten. Das ist der höchste Wert in den letzten zehn Jahren.

Die SBB hat mit über 120 Millionen deutlich mehr Billette verkauft als im Vorjahr, erstmals mehr als die Hälfte davon über digitale Kanäle, und zwar bei im Vergleich zum Vorjahr gleichbleibender Anzahl Verkaufsstellen. Der Absatz an Schaltern und auch an Automaten ist weiter gesunken. Die Selbstbedienungsquote weist ebenfalls einen neuen Höchstwert von über 90 Prozent auf. Das heisst: Neun von zehn Billetten lösen die Kunden heute selbst.

Das Jahr 2019 war betrieblich anspruchsvoll. Überschattet wurde es von drei tödlichen Unfällen, speziell vom tragischen Arbeitsunfall eines Chefs Kundenbegleitung. Wir haben schmerzlich festgestellt, dass bezüglich Sicherheit in einigen Bereichen weitere Anstrengungen nötig sind, auch wenn die Bahn zu den sichersten Verkehrsmitteln gehört. Wir haben Sofortmassnahmen und gezielte Sonderprüfungen eingeleitet: bei der Technik, bei den Prozessen, um Risiken einzugrenzen und Schwachstellen aufzudecken. Mit dem Programm «Sicuro!» sind Massnahmen in Umsetzung, um die Sicherheit für Kunden und Mitarbeitende weiter zu verbessern.

Die Pünktlichkeit, unser Kernwert der Qualität, war nicht zufriedenstellend, insbesondere im vierten Quartal. Hauptursachen waren einerseits die steigende Nachfrage, auch bei den Zusatzverkehren, der angespannte Fahrplan sowie die vielen Baustellen für Unterhalt und Ausbau. Andererseits trugen Störungen am Rollmaterial sowie nicht genügend Fahrzeuge, auch aufgrund der Verzögerungen bei den Fernverkehrs-Doppelstockzügen mit Auswirkungen auf die restliche Flotte, zu mehr Verspätungen bei. Schliesslich fehlten Lokpersonalreserven, auch aufgrund von Fehlern bei der Einsatz- und Ausbildungsplanung des Lokpersonals. In den Werkstätten wurden zudem erhebliche zusätzliche Kapazitäten aufgrund der Sonderprüfungen an den Flotten und notwendiger sicherheitsrelevanter Reparaturen gebunden. Dies führte zu einer zusätzlichen Belastung der Altflotte. Ende 2018 haben wir das Programm «Kundenpünktlichkeit 2.0» lanciert: Wir wollen mehr Reserven im System schaffen und die integrierte Planung von Angebot, Bahn- und Bauproduktion sowie die Kundeninformation verbessern.

Die SBB hat 2019 täglich 1,32 Millionen Reisende transportiert, so viele wie noch nie.

Der Bahnbetrieb bleibt auch 2020 anspruchsvoll: etwa beim Lokpersonal und beim Rollmaterial. Wir wollen die neuen Fernverkehrs-Doppelstockzügen raschmöglichst auf der Ost-West-Achse einsetzen. Voraussetzung ist, dass die Zuverlässigkeit den Anforderungen der SBB entspricht.

Längerfristig bleibt es eine der grössten Herausforderungen, die Balance zu halten zwischen zunehmenden Baustellen für Unterhalt und Ausbau und einem stabilen Fahrplan. Darum wollen wir in die integrierte Planung investieren. In Absprache mit den Bestellern werden wir bei Erneuerungs- und Ausbauprojekten auch Etappierungen prüfen.

Längerfristig bleibt es eine der grössten Herausforderungen, die Balance zu halten zwischen zunehmenden Baustellen für Unterhalt und Ausbau und einem stabilen Fahrplan.

Im letzten Jahr gab es zum vierten Mal in Folge keine Preiserhöhungen. Mit Gutscheinen und Serviceverbesserungen hat die SBB ihren Kunden 2019 für ihre Geduld im betrieblich anspruchsvollen Jahr gedankt. Die SBB hat Sparbillette mit einer Rabattsumme von 120 Millionen Franken verkauft (+50 %). Dies führte zu einer doppelten Verlagerung: Von den insgesamt 8,8 Millionen Fahrten dank Sparbilletten (+60 % gegenüber Vorjahr) haben gemäss Kundenbefragungen rund drei Millionen Kunden die Fahrt mit der Bahn nur dank des Rabatts unternommen (+55 %). Rund 1,5 Millionen Kunden wechselten auf schwach ausgelastete Züge (+85 %).

Die SBB hat ein Konzernergebnis von 463 Millionen Franken erzielt. Der Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr lag 2019 bei 61,8 Prozent, der Vollkostendeckungsgrad bei rund 45 Prozent. Im Fernverkehr liegt der Vollkostendeckungsgrad bei rund 80 Prozent. Dieser weist die Finanzierung der Nutzer und Kunden im Verhältnis zu den Gesamtkosten des Betriebs von Infrastruktur und Verkehr inklusive der vom Bund bezahlten ungedeckten Kosten der Infrastruktur aus.

Auch künftig wollen wir unseren Kunden einen Service public in hoher Qualität und zu attraktiven Preisen anbieten. Mit einem bewussten Kostenmanagement wollen wir dafür sorgen, dass der öffentliche Verkehr bezahlbar bleibt. Mit dem Effizienzprogramm «Rail-Fit20/30» haben wir auch 2019 Kosteneinsparpotenziale realisiert. Wir investieren weiter in Angebots- und Qualitätsverbesserungen und in Innovationen zugunsten von Kunden und Bestellern.

Für die Zukunft haben wir wichtige Weichen gestellt: So bleibt die Fernverkehrskonzession für weitere zehn Jahre unter Führung der SBB erhalten. Weiter beteiligen sich externe Partner an SBB Cargo; vorbehalten bleibt die Genehmigung durch die Wettbewerbsbehörde. Mit dem Léman Express haben wir eine der komplexesten Inbetriebnahmen umgesetzt, auch wenn der Betrieb im grenzüberschreitenden Verkehr herausfordernd ist. Der Léman Express vereinfacht das Leben der Bevölkerung im Grossraum Genf. Die neuen Bahnhöfe tragen zur Verdichtung der Stadt bei und werten ihr Umfeld auf.

2019 sind wir mit unserer Kooperationsstrategie im Personenverkehr grosse Schritte weitergekommen: Im Fernverkehr haben wir die Mehrbahnenlösung unter integraler Fernverkehrskonzession mit den Partnerbahnen Südostbahn (SOB), BLS und den Transports publics neuchâtelois (TransN) gefestigt. Die Umsetzung mit der BLS und den TransN ist mit dem Fahrplan 2020 gestartet, diejenige mit der SOB folgt mit dem Fahrplan 2021. Im Regionalverkehr ist ergänzend zur Zusammenarbeit mit den Transports publics fribourgeois (TPF), der italienischen Trenord und den TransN der Léman Express mit dem Partner SNCF Ende Jahr in Betrieb gegangen. Zusammen mit unseren europäischen Partnerbahnen DB, ÖBB, SNCF und FS haben wir das Ziel, das Angebot im internationalen Personenverkehr auszubauen und die Dienstleistungen wie durchgehende elektronische Billette sowie die Kundeninformation gemeinsam weiter zu verbessern.

Das Arbeitsumfeld unserer Mitarbeitenden verändert sich auch aufgrund der Digitalisierung mit hohem Tempo, insbesondere aufgrund der technologischen Veränderungen. Nach dem tragischen Arbeitsunfall im Sommer und der schwierigen Betriebslage mit Ressourcenproblemen beim Personal und beim Rollmaterial ist spürbar geworden, dass den Mitarbeitenden Sinn und Hintergrund von Veränderungen nicht ausreichend vermittelt und sie nicht ausreichend einbezogen wurden. Dies hat auch zu einer Distanz zwischen Mitarbeitenden und Unternehmensleitung geführt. Interne Veränderungen wollen wir darum mit mehr Bedacht angehen, und wir wollen uns dafür mehr Zeit nehmen.

Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und dem Fertigstellen des 4-Meter-Korridors wird Ende 2020 die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) vollendet. Damit wird der Traum von der Flachbahn mitten durch die Alpen Wirklichkeit. Die Schweiz stellt eine moderne, leistungsfähige Bahninfrastruktur auf dem europäischen Nord-Süd-Korridor durch die Alpen zur Verfügung – als umweltschonende Alternative zur Strasse für den Güterverkehr und für Reisende.

Die SBB versteht sich primär als starke Eisenbahn. Als Teil der Mobilitätskette sind wir eine vertrauenswürdige Mobilitätspartnerin – physisch und digital – und eine attraktive Entwicklungspartnerin für Mobilität und Bahnhöfe. An unseren Bahnhöfen sollen unsere Kunden die Bahn möglichst komfortabel mit anderen Mobilitätsträgern verbinden können. Darum arbeiten wir auch an neuen Mobilitätsdienstleistungen. Diese generierten in den letzten beiden Jahren jeweils einen induzierten Verkehrsertrag von rund 90 Millionen Franken. Damit stärken sie den Schweizer ÖV und fördern die Verlagerung auf die klimafreundliche Schiene und auf schwach ausgelastete Züge.

Die Zukunft gehen wir mit Zuversicht an. Die Herausforderungen sind transparent und in Programmen adressiert. Nun gilt es, in allen Bereichen die integrierte Bahn täglich für unsere Kunden spürbar zu leben: für eine sichere, pünktliche und saubere Bahn, für die Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und ihrer Regionen sowie für mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz, zu denen wir als SBB einen Beitrag leisten können.

Allen 32 535 Mitarbeitenden gilt unser herzlicher Dank für ihr grosses Engagement im anspruchsvollen Jahr 2019. Sie haben besonders im Sommer einen Sondereffort geleistet. Unseren Kundinnen und Kunden, Bund und Kantonen sowie der Schweizer Bevölkerung danken wir für das Vertrauen.



Monika Ribar
Präsidentin des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer
CEO SBB AG

Geschäftsentwicklung des Konzerns, der Divisionen und der Konzerngesellschaft Cargo.

Fokus auf Sicherheit und Pünktlichkeit.

2019 hat die SBB mit 1,32 Millionen so viele Passagiere pro Tag befördert wie noch nie. Das Nachfragewachstum zeigt sich auch bei der deutlichen Zunahme an Billettverkäufen (+15,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr) sowie beim GA- und Halbtax-Absatz (+4,3 %).

Die SBB hat 2019 rund 66 000 Tonnen CO₂ im Vergleich zu 2010 und rund 400 GWh Energie eingespart. Dies entspricht dem Stromverbrauch von rund 100 000 Schweizer Privathaushalten.

Das Konzernergebnis beträgt 463 Millionen Franken. Mit dem Effizienzprogramm «Rail-Fit20/30» haben wir auch 2019 Kosteneinsparpotenziale realisiert. Das ermöglicht weitere Investitionen in Servicequalität, das Preis-Leistungs-Verhältnis oder in Rollmaterial. Der Gewinn bleibt gänzlich im Bahnsystem. Der Ergebnisbeitrag der abgeltungsberechtigten Bereiche Infrastruktur und Regionalverkehr ist zweckgebunden, fliesst gemäss Vorgaben in die spezialgesetzlichen Reserven und bleibt für diese Bereiche reserviert.

Die bestellten Leistungen von Bund und Kantonen für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur, den Regionalverkehr sowie für Ausbauten betragen 3575 Millionen Franken, das ist gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 3,2 Prozent.



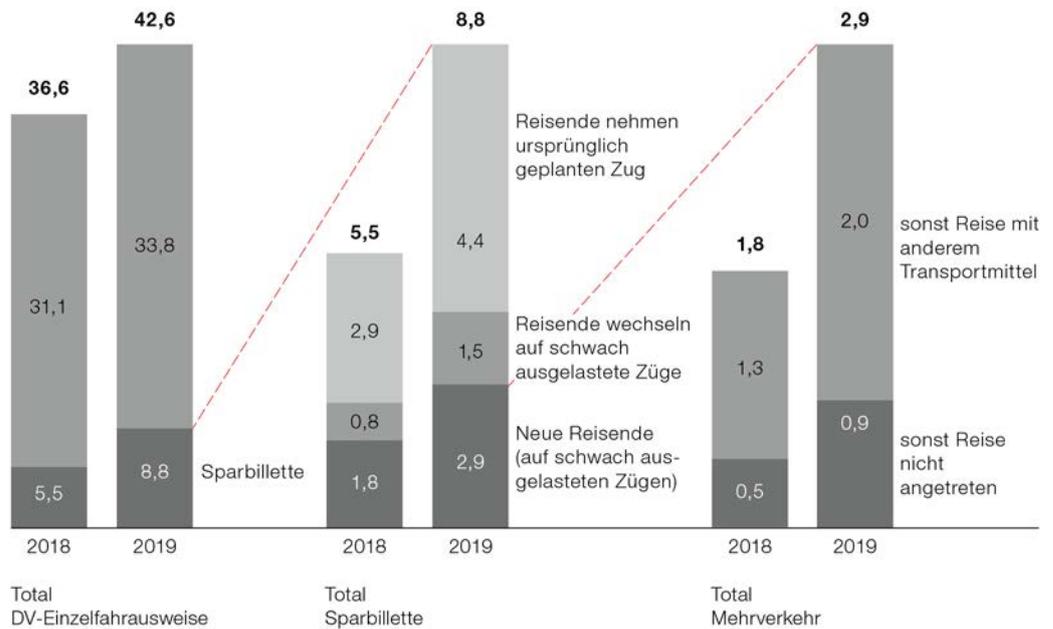
Doppelte Verlagerung mit Sparbilletten.

Mit gezielten Preissmassnahmen und Sparbilletten strebt die SBB im Personenverkehr eine «doppelte Verlagerung» an – erstens vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV und zweitens innerhalb des ÖV von stark auf schwach ausgelastete Züge (siehe Grafik rechts).



2,9 Millionen zusätzliche Fahrten für den ÖV Schweiz.

Anzahl Fahrten in Mio.



Mit Programm «Sicuro!» für mehr Sicherheit.

Die Bahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel. Die SBB verfügt über ein breit verankertes Sicherheitssystem, das jährlich vom Bundesamt für Verkehr (BAV) auditiert wird. Zudem überprüfen verschiedene Zertifizierungsstellen die Prozesse der SBB jährlich auf ihre Wirksamkeit. Trotzdem musste die SBB im August schmerzlich feststellen, dass sie bezüglich Sicherheit weitere Anstrengungen braucht. Der tragische Unfall eines Chefs Kundenbegleitung löste in der Öffentlichkeit, aber vor allem auch bei den Mitarbeitenden auf allen Stufen grosse Betroffenheit aus. Im Zentrum stand neben Fragen zur Sicherheit der Zugtüren und des Betriebs vor allem auch das Vertrauen der Mitarbeitenden in das Meldesystem der SBB.

Die SBB setzte umgehend eine Taskforce ein und hat Sofortmassnahmen angeordnet und umgesetzt. So wenden beispielsweise die Kundenbegleiterinnen und -begleiter bei den EW-IV-Wagen sowie bei Zügen mit vergleichbaren Türsystemen seit Ende September 2019 einen angepassten Abfertigungsprozess an: Sie erteilen die Abfahrterlaubnis erst, nachdem alle Türen geschlossen sind und befinden sich dabei im Zug.

Ende September 2019 hat die SBB die «Taskforce EW IV» in das neue Programm «Sicuro!» überführt. Im konzernübergreifenden Programm wurden die Arbeiten für die Rollmaterialüberprüfungen und -verbesserungen aber auch die Verbesserung des Melde- und Sicherheitsmanagementsystems koordiniert.

Bearbeitung von Meldungen dauerte teilweise zu lange.

Die Analyse hat gezeigt, dass die Bearbeitung der internen Meldungen teilweise zu lange dauerte. Die SBB geht den Sicherheitsmeldungen ihrer Mitarbeitenden künftig auf allen Kanälen rascher nach und gibt konsequenter Rückmeldungen.

Bei der EW-IV-Flotte hat die SBB neben den Reparaturen und Sonderkontrollen auch den Einbau eines neuen Türschliesssystems beauftragt und die Instandhaltung der Türen angepasst. Auch bei weiteren Flotten von SBB Personenverkehr wurden Sonderkontrollen durchgeführt.

Die SBB hat die Verfügungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) sowie die Empfehlungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) umgesetzt und zusätzliche externe Audits durchgeführt. Die Ergebnisse daraus flossen in das jährlich aktualisierte Sicherheitsprogramm der SBB ein.

Mehr Reserven für eine höhere Pünktlichkeit.

Die Pünktlichkeit war im letzten Jahr nicht zufriedenstellend. Ungenügend war sie insbesondere im vierten Quartal, regional und auf einzelnen Strecken, etwa zwischen Bern und Zürich. Auch die Anschlusspünktlichkeit fiel insgesamt schlechter aus als 2018 (2018: 97,0 %, 2019: 96,8 %). Einzig im Tessin hat sich die Pünktlichkeit gegenüber 2018 verbessert.

Die Einflussfaktoren auf die Kundenpünktlichkeit sind im komplexen und dicht getakteten Bahnsystem vielfältig. Folgendes hat die Pünktlichkeit im letzten Jahr beeinflusst: Die SBB hat Fehler gemacht: bei der Einsatz- und Ausbildungsplanung des Lokpersonals, aber auch bei der Planung der Unterhalts- und Ausbauarbeiten. Die Anzahl Baustellen und insbesondere die Zusatzverkehre für Events im Sommer haben wir unterschätzt. Darum steht bis heute zum Teil zu wenig Lokpersonal zur Verfügung. Zudem hat die Lieferung der neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge mittlerweile mehrere Jahre Verspätung. Derzeit sind 29 von 62 Zügen in Betrieb und laufen teilweise nicht stabil. Das hat Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und die Verfügbarkeit der ganzen Flotte und damit auch auf die Pünktlichkeit. Gemeinsam mit Bombardier arbeiten wir intensiv daran, weitere Züge im Betrieb einzusetzen.

Eine ehrliche, rasche und konsistente Kundeninformation ist für die Reisenden gerade im Störfall wichtig.

Gleichgewicht zwischen Bauen und Betrieb finden.

Als Reaktion auf die steigende Nachfrage hat die SBB in den letzten Jahren ein möglichst umfangreiches Angebot gefahren. Sowohl bei den langfristigen Planungen als auch beim täglichen Betrieb haben wir Kompromisse zugunsten des Bahnangebots und zulasten der Pünktlichkeit gemacht, ohne dass sie hinreichend transparent wurden. Dies, um möglichst vielen Kunden möglichst viele Verbindungen anzubieten oder um auf Wunsch von Kantonen und Gemeinden möglichst viele Halte zu bedienen. Die gleichzeitig kontinuierlich zunehmende Zahl der Baustellen dank zusätzlicher Gelder aus dem Bahninfrastrukturfonds führt zur Herausforderung, das richtige Gleichgewicht zwischen Bau und Unterhalt und einem stabilen Fahrplan zu finden.

Integrierte Planung nötig.

Ende 2018 hat die SBB das Programm «Kundenpünktlichkeit 2.0» lanciert. Damit wollen wir insbesondere die integrierte Planung verbessern, kurz-, mittel- und langfristig. Wo nötig wollen wir mehr Reserven schaffen: beim Personal, beim Rollmaterial, bei den Anlagen und im Fahrplan. Ausserdem ist die SBB bestrebt, die Baustellen zeitlich besser über

das Jahr zu verteilen, was sich positiv auf die Stabilität des Bahnbetriebs auswirkt. Dies stets mit dem Ziel, einen robusten Fahrplan für unsere Kunden umzusetzen.

Entscheide frühzeitig breit abstimmen.

Die SBB will die Pünktlichkeit wieder stärker im Unternehmen verankern und die konsequente Umsetzung der getroffenen Massnahmen sicherstellen. Dabei gilt der Leitsatz: «Gemeinsam konsequent pünktlich. Mit Anschluss». Denn Pünktlichkeit ist nur mit gemeinsamen Anstrengungen möglich – innerhalb der SBB und auch in Zusammenarbeit mit Behörden und Partnern. Künftig wird die SBB noch mehr auf die Tragweite systemrelevanter Entscheide achten und diese im Vorfeld noch mehr mit den Involvierten abstimmen, um so die Robustheit und die Resilienz des Bahnsystems weiter zu stärken.

Kundeninformation weiter verbessern.

Die SBB verbessert zudem die Kundeninformation. Denn eine ehrliche, rasche und konsistente Kundeninformation mit guten Prognosen ist für die Reisenden gerade im Störfall wichtig.

Die SBB setzt unter anderem bei der SBB Mobile App an: Seit Ende 2019 können erste Kunden in einer Preview-Version Push-Meldungen für einzelne Züge abonnieren. Die SBB plant, die neuen Funktionen in der ersten Jahreshälfte 2020 in der normalen App umzusetzen. Ab Mitte 2020 soll dies in beiden Apps auch für einzelne Verbindungen möglich sein. Zentral ist dabei die persönliche Information, sei dies über die App, im Online-Fahrplan oder durch Kundenbegleiterinnen und -begleiter, Lautsprecherdurchsagen und Anzeigen auf Bildschirmen im Zug und am Bahnhof.

Marketingaktionen für neues Lokpersonal.

Die SBB rekrutiert laufend neues Lokpersonal. Seit dem letzten Jahr spricht die SBB mit Personalmarketingaktionen gezielt auch Menschen ab 40 Jahren an. Zusätzlich hat die SBB den Ausbildungslohn für das Lokpersonal um rund 10 000 Franken erhöht. Lokführer/

Chlor sicher transportieren.

Chlor ist ein stark giftiges Gas und darf in der Schweiz aus Sicherheitsgründen nur auf der Schiene transportiert werden. Auf Initiative der SBB verkehren seit Dezember 2018 alle Chlortransporte zu den drei nationalen Bezüglern nur noch in Sonderzügen und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Die Freisetzung von Chlor bei einem Unfall ist bei dieser tiefen Geschwindigkeit aufgrund der Bauart der speziellen Kesselwagen sehr unwahrscheinlich. Mit der Geschwindigkeitsreduktion konnte das Unfallrisiko um den Faktor zehn gesenkt werden.



Léman Express in Betrieb genommen.

Mit dem Léman Express in der Westschweiz ging ab dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 das grösste grenzüberschreitende S-Bahn-Netz Europas in Betrieb. Es bedient auf einer Strecke von 230 Kilometern 45 Bahnhöfe in den Kantonen Waadt und Genf sowie im französischen Département Haute-Savoie.

Mit dem Léman Express sind im Kanton Genf 80 Prozent der Einwohner und 86 Prozent der Arbeitsplätze weniger als eineinhalb Kilometer vom nächsten Bahnhof entfernt. Den Menschen der Grenzregion steht damit eine gute und klimafreundliche Alternative zum Auto zur Verfügung.

Das neue S-Bahn-Netz wurde dank des acht Jahre dauernden Baus des Herzstücks Genève Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) und fünf neuer Bahnhöfe (Lancy-Pont-Rouge, Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives und Chêne-Bourg) sowie der Totalrenovation des Bahnhofs Annemasse möglich.

Die modernisierte Infrastruktur und die neu gebaute CEVA-Strecke, die dem Léman Express seine grenzüberschreitende Dimension verleiht, haben knapp zwei Milliarden Franken gekostet. Finanziert wurde der Bau der CEVA auf Schweizer Seite von Bund und Kanton Genf, auf französischer Seite von verschiedenen öffentlichen Körperschaften mit der Unterstützung der Europäischen Union.

Mit dem Léman Express ging das grösste grenzüberschreitende S-Bahn-Netz Europas in Betrieb.

Jeden Tag verkehren rund 240 Züge auf dem Netz des Léman Express. Im Kernnetz zwischen Genf und Annemasse stehen den Kunden sechs Züge pro Stunde und Richtung zur Verfügung. Die binationale Fahrzeugflotte setzt sich aus 23 FLIRT- und 17 Régiolis-Kompositionen zusammen.

Die SBB und die Region Auvergne-Rhône-Alpes haben knapp 500 Millionen Franken in die 40 Züge des Léman Express investiert. Der grenzüberschreitende Betrieb des Netzes ist dank enger Zusammenarbeit zwischen den Behörden und Eisenbahnunternehmen beidseits der Grenze möglich.

Personenverkehr – für sichere, pünktliche und saubere Züge.

Die Anzahl Generalabonnemente ist im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 Prozent, diejenige der Halbtaxabonnemente um 4,8 Prozent gestiegen. Damit ist rund eine halbe Million Generalabonnemente im Umlauf. Die SBB hat damit mehr Stammkunden als je zuvor: Über drei Millionen Reisende haben ein Halbtax- oder ein Generalabonnement; das sind rund 40 Prozent der Schweizer Bevölkerung.

Erstmals über die Hälfte der Billette digital verkauft.

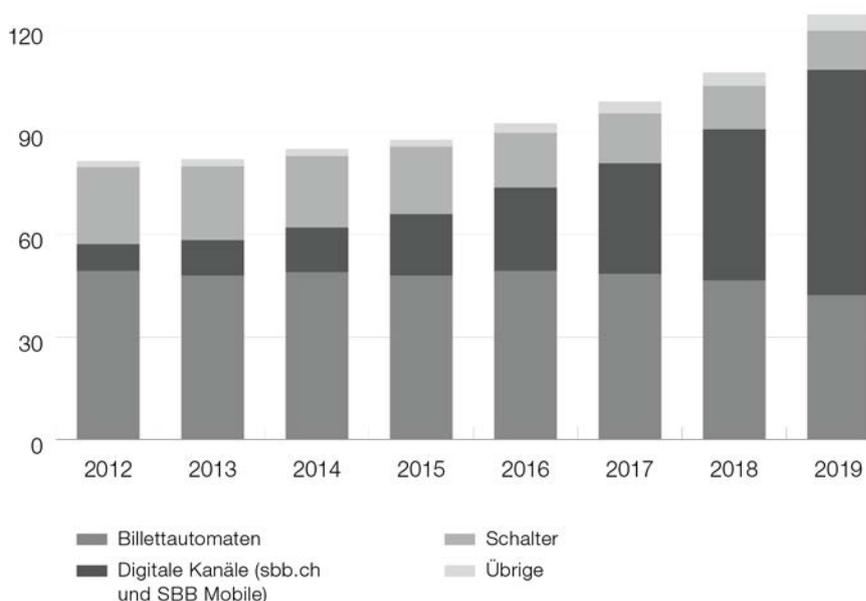
Die SBB hat mit 123,6 Millionen Billetten deutlich mehr verkauft als im Vorjahr. Erstmals hat die SBB mit 52,8 Prozent mehr als die Hälfte aller Billette über digitale Kanäle verkauft; dies bei im Vergleich zum Vorjahr gleichbleibender Anzahl Verkaufsstellen (Schalter und Automaten). Gegenüber dem Vorjahr ist das eine Steigerung um 11,5 Prozentpunkte. Der Absatz an Schaltern und auch an Automaten ist weiter gesunken. Die Selbstbedienungsquote weist einen neuen Höchstwert von 90,6 Prozent auf. Das heisst: Neun von zehn Billetten lösen die Kunden heute selbst.

2019 hat die SBB Sparbillette mit einer Rabattsumme von 120 Millionen Franken verkauft (+50%). Dies führte zu einer doppelten Verlagerung: Von den insgesamt 8,8 Millionen Fahrten dank Sparbilletten (+60,7% gegenüber Vorjahr) haben gemäss Kundenbefragungen rund 3 Millionen Kunden die Fahrt mit der Bahn nur dank des Rabatts unternommen (+55%). 1,5 Millionen Kunden wechselten auf schwach ausgelastete Züge (+85%).

Den GA-Kunden haben wir 2019 gedankt mit einer Gutschrift auf ihr Kundenkonto in der Höhe von 100 Franken für GA 1. Klasse und 50 Franken für GA 2. Klasse. Halbtax-Kunden haben Gutschriften im Umfang von 38 Millionen Franken erhalten. Zudem hat die SBB in die Sauberkeit und die Kundenbegleitung investiert. Gefördert haben wir auch die Präsenz

Trend zu digitalen Billetten setzt sich fort.

Absatz nach Verkaufskanälen im Mio. Stk.



in Zügen und an Bahnhöfen, und wir haben in Spezialangebote im Speisewagen, in Angebote für Schulreisen sowie in Rabatte von 50 Prozent auf SBB Zusatzleistungen wie Gepäcktransporte investiert. Mit den Preissenkungen und Serviceverbesserungen 2019 ging die SBB weit über das hinaus, was mit dem Preisüberwacher für 2019 vereinbart worden war.

Die Online-Services haben wir weiter vereinfacht, individualisiert und personalisiert: etwa mit dem automatischen Ticketing «EasyRide» auf der SBB Mobile App, der Einführung von TWINT oder der Möglichkeit eines Logins über die SwissID auf dem SwissPass. Auch bei den Verkäufen für Bahnreisen aus der Schweiz ins europäische Ausland strebt die SBB einen vereinfachten Vertrieb an.

Weiterhin persönliche Beratung.

Trotz des Trends hin zu immer mehr digitalen Billetten: Unseren Kunden bieten wir nach wie vor eine persönliche Beratung an. In den 145 Reisezentren der SBB können sich unsere Kunden zu sämtlichen Angeboten für Reisen in der Schweiz und ins Ausland persönlich beraten lassen und Tickets beziehen.

Auch wenn der Absatz an Billettautomaten gesunken ist, bleiben diese ein wichtiger Vertriebskanal. Es wird auch in Zukunft an jedem Halteort mindestens einen Billettautomaten geben. Kundinnen und Kunden, die Hilfe bei der Bedienung der Billettautomaten benötigen, erhalten unter einer Gratis-Telefonnummer rund um die Uhr Unterstützung.



Die Bahn-2000-Lok fährt immer effizienter.

2017 startete die SBB die Modernisierung der Re-460-Lokomotiven. Eine Auswertung von über 100 000 Fahrten zeigt nun, dass die Loks deutlich energieschonender fahren. Mit Abschluss der Modernisierung im Jahr 2022 wird die Flotte den Stromverbrauch von 7500 Haushalten oder 3,3 Millionen Franken Energiekosten jährlich einsparen, fast 5 GWh mehr, als ursprünglich erwartet.



FV-Dosto: Zuverlässigkeit verbessert.

Aktuell stehen der SBB insgesamt 29 Züge zur Verfügung, die betrieblich eingesetzt werden können. Die Zuverlässigkeit der Züge hat sich 2019 verbessert. Sowohl die aufgetretenen Türstörungen als auch die Hauptschalterstörungen konnten deutlich reduziert werden. In den nächsten Monaten werden weitere Massnahmen zur Optimierung der Zuverlässigkeit umgesetzt. Sobald genügend ertüchtigte Fahrzeuge zur Verfügung stehen, wird die SBB den Einsatz der Züge auf der Ost-West-Achse aufnehmen.

Internationaler Personenverkehr ausgebaut.

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Nachfrage nach internationalen Destinationen um rund sieben Prozent angestiegen. Zu der Nachfragesteigerung hat vor allem die zunehmende Bedeutung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz beigetragen.

Die SBB verfolgt im internationalen Personenverkehr seit vielen Jahren eine Kooperationsstrategie und hat ihr Angebot zusammen mit den Bahnen der Nachbarländer stetig ausgebaut. Die vier europäischen Partner haben das gemeinsame Ziel, die Zahl der Personenverkehrsverbindungen zu erhöhen. Gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) will die SBB zudem den Nachtzugverkehr von und nach der Schweiz weiterentwickeln.

Neue Züge ins benachbarte Ausland.

Nach Deutschland reisen die Kunden von Chur und Zürich seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 mit dem ICE 4, der neusten Generation der Hochgeschwindigkeitszüge der Deutschen Bahn. Mit der neuen Flotte konnte die Kapazität gegenüber dem bisherigen ICE 1 um 20 Prozent erhöht werden.

Ebenfalls bereits seit Dezember 2019 setzt TGV Lyria auf den Strecken von Zürich, Lausanne und Genf nach Paris komplett erneuerte TGV-Doppelstockzüge ein. Die einstöckigen Züge von TGV Lyria wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ersetzt und das Angebot ausgebaut. Mit der neuen TGV-Flotte erhöht die Tochtergesellschaft von SNCF und SBB das Platzangebot um 4500 auf täglich 18 000 Sitzplätze.

Auf der Gotthardachse verkehrt seit Dezember 2019 der neue internationale Fernverkehrszug Giruno der SBB nach Lugano/Chiasso. Ab Frühling 2020 erfolgt ein schrittweiser Einsatz bis Mailand. Der Giruno bietet den Reisenden kostenloses WLAN an. Er ist der erste internationale Fernverkehrszug der SBB für Italien, die Schweiz und Deutschland mit Niederflureinstieg und ist zudem der erste Zug der SBB mit geschlechtergetrennten Toiletten.

Die SBB und Trenitalia werden bereits ab 2021 – nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels – neben Verbindungen nach Mailand und Venedig auch weitere Verbindungen nach Italien anbieten. Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels werden die Fahrzeiten nach Italien deutlich verkürzt.

BLS und SBB arbeiten im Fernverkehr zusammen.

Die Konzession für den Fernverkehr bleibt für die nächsten zehn Jahre integral bei der SBB. Im August haben BLS und SBB auch dank der Vermittlung von Bundesrätin Simonetta Sommaruga eine Zusammenarbeit beschlossen: Die BLS betreibt seit Dezember 2019 die

Linie Bern–Biel und ab Dezember 2020 die Linie Bern–Burgdorf–Olten. Ab Dezember 2020 wird die BLS zudem die Linien Bern–Neuenburg und Neuenburg–La Chaux-de-Fonds im Stundentakt im Fernverkehr führen. Im Rahmen der geplanten besseren Anbindung von La Chaux-de-Fonds an die Westschweizer Städte geht die Linie Neuenburg–La Chaux-de-Fonds mittelfristig an die SBB über. Die BLS betreibt die Linien unter der Fernverkehrskonzeption der SBB, aber in voller Eigenverantwortung mit eigenem Rollmaterial und eigenem Zugpersonal.

Mobilfunkqualität in Schweizer Zügen ist top.

Der Mobilfunk-Netztest 2020 der Fachzeitschrift «Connect» hat erneut gezeigt: Die Mobilfunkqualität in Schweizer Zügen ist top im Vergleich zu den Nachbarländern Deutschland und Österreich. Beim Test wurden sowohl die Sprachqualität als auch die Qualität beim mobilen Internet geprüft.

Die Mobilfunkqualität in Schweizer Zügen ist im Vergleich zu den Nachbarländern top.

Seit Ende Mai 2019 profitieren unsere Kunden auf den Fernverkehrslinien Zürich–Genf, St. Gallen–Lausanne sowie Basel–Biel testweise von einem kostenlosen Internetzugang. Die Ende Jahr gezogene Bilanz des gemeinsam mit den Mobilfunkanbietern Salt und Sunrise lancierten Tests «SBB FreeSurf» fiel positiv aus, die eingesetzte Technologie auf Basis von Beacon und Bluetooth funktioniert problemlos. Rund 3000 Kunden nutzen SBB FreeSurf regelmässig. Deshalb führt die SBB im Verlauf dieses Jahres das Gratis-Internet in allen Fernverkehrszügen ein. Parallel dazu wird auch eine Lösung für ausländische Touristen ohne Abonnement eines Schweizer Mobilfunk-anbieters geprüft.

Audiounterstützung bei Sehbehinderung.

Mit dem Rollout von SBB FreeSurf werden weitere Beacons in den Zügen installiert. Dank dieser profitieren Reisende im Fernverkehr zusätzlich von neuen Kundenservices: Als Erstes führt die SBB «SBB Inclusive» ein, die Audiounterstützung im Zug für Reisende mit einer Sehbehinderung. Im Verlauf des Jahres steht dieser Service den Kundinnen und Kunden in den Stores von Android und iOS zur Verfügung. Die Beacon-Technologie kann auch für die rasche Kundeninformation im Störfall, die gezieltere Zugreinigung und die wirksamere Instandhaltung genutzt werden.

Kooperation mit Swiss.

Die SBB und die Fluggesellschaft SWISS haben 2019 beschlossen, das bisherige Flugzugangebot zwischen dem Flughafen Zürich und den SBB Bahnhöfen Basel und Lugano auf weitere Verbindungen auszudehnen. Hintergrund der Zusammenarbeit ist das steigende Kundenbedürfnis nach nahtloser Kombinierbarkeit verschiedener Verkehrsmittel.

Gutes Ergebnis in anspruchsvollem Jahr.

Der Personenverkehr weist trotz des betrieblich anspruchsvollen Jahrs mit mehr Events, mehr Baustellen und knappen Ressourcen bei Personal und Rollmaterial ein Ergebnis von 215 Millionen Franken aus. Der Personenverkehr fokussiert seine Aktivitäten in den kommenden Jahren noch mehr auf das Personal sowie auf sichere, saubere und pünktliche Bahndienstleistungen.

Immobilien – saubere und sichere Bahnhöfe für die Schweiz und ihre Regionen.

Die Gesamtzufriedenheit der Bahnhofskunden konnte im Jahr 2019 auf einen Spitzenwert von 79,7 Punkten gesteigert werden. Gut beurteilt wurden insbesondere das Sicherheitsempfinden, die Beleuchtung und die Einkaufsmöglichkeiten. SBB Immobilien betreibt mit ihren Partnern rund 800 Bahnhöfe und entwickelt diese gemeinsam mit den kantonalen, städtischen und kommunalen Behörden zu attraktiven Mobilitätsknotenpunkten (Hubs) weiter. So hat die SBB beispielsweise im Juni 2019 den Meret-Oppenheim-Platz beim Bahnhof Basel SBB eröffnet und der Bevölkerung übergeben. Generell kommt dem unmittelbaren Umfeld der Bahnhöfe bei der Steigerung der Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie bei der Gestaltung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr eine grosse Bedeutung zu.

2019 wurden die Totalsanierungen des Westflügels beim Bahnhof Basel SBB und die Sanierungsarbeiten des Südtrakts beim Hauptbahnhof Zürich vorangetrieben. Darüber hinaus konnten im Juli 2019 die Sanierungsarbeiten am Bahnhof Vevey abgeschlossen und im Dezember der denkmalgeschützte Bahnhof Locarno wiedereröffnet werden. Bei der Aufwertung der Bahnzugänge tragen wir stets Sorge zu unserem kulturellen Erbe und leisten damit einen Beitrag zur Baukultur der Schweiz.

Entwicklung intra- und intermodale Mobilitätsknotenpunkte.

Neue Bahnhofskonzepte, sogenannte Mobilitätsknotenpunkte, sollen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern. Die SBB entwickelt gemeinsam mit dem Bund, den kantonalen, städtischen und kommunalen Behörden, Mobilitätsdienstleistern sowie den technischen Hochschulen der Schweiz die Mobilität der Zukunft. Im Vordergrund steht die Förderung attraktiver intra- und intermodaler Umsteigebeziehungen. Kurzfristig werden den Kundinnen und Kunden neue Angebotselemente, wie zum Beispiel in Luzern smarte, reservierbare Veloparkplätze, angeboten. Bei den langfristigen Planungen der künftigen Mobilitätsknotenpunkte werden Standorte wie Basel Badischer Bahnhof, Bern Wankdorf und der Bahnhof Nyon miteinbezogen.

Beitrag an lebendiges und nachhaltiges Bahnhofsumfeld.

Die SBB ist sich bewusst, dass sie rund um ihre Bahnhöfe eine städtebauliche Verantwortung trägt. Darum gestaltet sie diese Räume in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen, städtischen und kommunalen Behörden und der Bevölkerung. Die SBB leistet dabei einen Beitrag zu lebendigen und durchmischten Stadtquartieren mit attraktiven Aussenräumen, Grünflächen, Plätzen und trägt im Sinne des Raumplanungsgesetzes zu einer nachhaltigen Innenverdichtung der Schweizer Städte und Gemeinden bei.

2019 konnten die städtebaulichen Studien zur Aufwertung des Bahnhofsumfelds in Ostermundigen, Rheinfelden und Zug abgeschlossen werden. Um bei der Gestaltung von Stadträumen einen Beitrag zur Lebensqualität der Quartiere leisten zu können, kommen bei allen Verfahren Architekturwettbewerbe zur Anwendung.

Neubauten realisiert die SBB gemäss dem Nachhaltigkeitsstandard DGNB der Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI). Das DGNB-System bewertet ökologische, ökonomische, soziokulturelle und funktionale Qualitäten eines Gebäudes.



Schritt für Schritt zum klimafreundlichen Bahnhof.

Seit Anfang 2016 verzichtet die SBB beim Neubau oder Ersatz von Heizungsanlagen konsequent auf Systeme mit fossilen Energieträgern wie Heizöl oder Erdgas. Bereits über 100 Anlagen wurden umgerüstet, wodurch jährlich über 1,3 Millionen Liter Heizöl oder 3500 Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart werden. Zum Vergleich: Damit können über 500 Einfamilienhäuser beheizt werden. Darüber hinaus bezieht die SBB für ihre Gebäude seit Anfang 2019 ausschliesslich Strom aus erneuerbaren Energien. Bis 2030 ist geplant, 30 GWh Haushaltstrom durch Photovoltaik zu erzeugen. 2019 wurde über eine öffentliche Beschaffung der erste Auftrag für Solaranlagen in Giubiasco und Erstfeld vergeben.



Keine andere Immobilieninvestorin in der Schweiz hat mehr zertifizierte DGNB-Gebäude als die SBB. Damit optimiert die SBB die Nachhaltigkeitsperformance und Qualität ihrer Gebäude über den ganzen Lebenszyklus und schafft eine hohe und langfristige Werthaltigkeit ihrer Investitionen.

Ein Drittel preisgünstiger Wohnungsbau.

2019 konnten im Zuge der Inbetriebnahme des Léman Express im Genfer Stadtteil Eaux-Vives auch Wohnungen im preisgünstigen Segment bezogen werden. Die SBB engagiert sich heute und zukünftig im preisgünstigen Wohnungsbau. Langfristig wird ein Drittel der auf SBB Arealen geschaffenen Wohnungen preisgünstig angeboten – einerseits im Rahmen von Baurechtsverträgen mit Wohnbaugenossenschaften, andererseits im eigenen Portfolio.

Immobilienportfolio weiterentwickelt.

Die Drittumsätze in den 32 grössten SBB Bahnhöfen entwickelten sich positiv (+83 Millionen Franken, +5%). Dies dank der weiter steigenden Anzahl ÖV-Kunden, der laufenden Verbesserung des Branchenmixes mit Geschäftspartnern, Neueröffnungen und zusätzlichen Verkaufsflächen. Damit lagen die Drittumsätze über dem Wachstum des Schweizer Detailhandels (+0,4% per November 2019). Das Wachstum wurde vor allem in den Bahnhöfen Zürich HB, Lausanne, Bern und St. Gallen erreicht.

Die Kiosk- und ein Teil der Convenienceflächen in den Bahnhöfen wurden 2019 neu ausgeschrieben und für zehn Jahre an Valora vergeben. Mit der Ausschreibung verbunden waren

Auflagen für gemeinsame Kundenmassnahmen für die Reisenden der SBB, zum Beispiel im Verspätungsfall. 2020 werden die Konzepte konkretisiert und erstmals getestet. Die Fremdwerbeerträge fielen höher aus als im Vorjahr, und die Konzepte zur besseren Kundeninformation auf den digitalen Werbeflächen in den Bahnhöfen wurden weiter ausgebaut.

2019 wurden weitere Objekte und Aussenräume im Umfeld der Bahnhöfe in Betrieb genommen. Unter anderem der Andreasturm in Zürich Oerlikon, das Meret-Oppenheim-Hochhaus in Basel oder die Überbauung am Bahnhof Schlieren.

Weniger Immobilienveräusserungen.

Der Erfolg aus Immobilienveräusserungen lag aufgrund geringerer Verkaufstätigkeit im Jahr 2019 um 22,8 Millionen Franken unter dem Wert des Vorjahres (2019: 84,2 Millionen Franken, 2018: 107,0 Millionen Franken). Zukünftig werden die Verkäufe gemäss der langfristigen Strategie weiter abnehmen. Die SBB verkauft ausschliesslich Objekte und Areale, die nicht der Strategie entsprechen. Das bedeutet, dass diese nicht im Zusammenhang mit dem Mobilitätsgeschäft und dessen Wachstumspotenzial stehen.

Steigende Kundenfrequenzen, das Flächenwachstum und eine erfolgreiche Bewirtschaftung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes führten bei der Division Immobilien zu einem Ergebnis von 10,4 Millionen Franken (nach Ausgleichszahlungen).

Güterverkehr – anspruchsvolles Jahr.

SBB Cargo hat die Pünktlichkeit gesteigert und stark in die Qualität investiert. Gemeinsam mit den Kunden hat SBB Cargo das Angebot mit individuellen Lösungen flexibilisiert. Damit kann SBB Cargo die Kunden besser auf explizite Nachfrage hin bedienen. Dank der engen Zusammenarbeit mit den Kunden, der öffentlichen Hand und der Branche schloss SBB Cargo zudem Ende 2019, ein Jahr früher als geplant, die Bedienpunkteüberprüfung ab. Mit den getroffenen Lösungen bleiben über 95 Prozent der Güter auf der Schiene.

Schweizer Partnerin gefunden.

Die SBB hat mit der Swiss Combi AG eine Partnerin für die SBB Cargo AG gefunden, die vom Geschäftsmodell der Güterbahn überzeugt ist und sich für die gemeinsame Entwicklung des Güterverkehrs in der Schweiz einsetzen will. Die Swiss Combi AG besteht aus den Logistikdienstleistern Planzer Holding AG (40 %), Camion Transport AG (40 %), Bertschi AG (10 %) und Galliker Holding AG (10 %). Die Swiss Combi AG wird 35 Prozent der Aktien der Schweizerischen Bundesbahnen SBB Cargo AG übernehmen. Mehrheitsaktionärin bleibt die SBB AG mit einem Anteil von 65 Prozent. Durch die Minderheitsbeteiligungen wird die SBB Cargo AG nachhaltig gestärkt. Die Güterbahn wird weiterhin Dienstleistungen in der Logistikkette aller bisheriger Kunden erbringen; sie will neue Kunden gewinnen und die Auslastung erhöhen. Zuverlässigkeit und Effizienz sollen weiter verbessert werden. Voraussetzung für den Einstieg ist die Genehmigung der Beteiligung durch die Wettbewerbsbehörde. Der Entscheid wird im Frühling 2020 erwartet. Auf diesen Zeitpunkt hin wird die SBB Cargo International AG aus der SBB Cargo AG herausgelöst und direkt der SBB AG unterstellt. Das internationale Geschäft war nicht Teil des Angebotes.

Weitere Schritte für Ein-Personen-Betrieb.

Als erste europäische Bahn hat die SBB Cargo AG das Netz im kombinierten Verkehr mit der automatischen Kupplung ausgerüstet. Bei der automatischen Kupplung genügt ein einzelner Handgriff zur Trennung der Wagen, was den Arbeitsprozess einfacher, sicherer und effizienter macht. Nebst der automatischen Kupplung gehören auch die automatische Bremsprobe sowie ein Kollisionswarnsystem zum Ein-Personen-Betrieb.

Diese Elemente zusammen ermöglichen eine durchgängige Zustellung mit nur einem Mitarbeitenden – heute sind dafür mindestens zwei Mitarbeitende nötig. Die manuelle Bremsprobe dauert heute bei einem 500 Meter langen Zug bis zu 40 Minuten; automatisiert noch

10 Minuten. Auf allen Wagen, die mit der automatischen Kupplung ausgerüstet sind, wurde das System für die automatische Bremsprobe installiert. Dieses wird voraussichtlich im Sommer 2020 mit allen Sicherheitsfunktionen in Betrieb genommen. Das Kollisionswarnsystem auf der Rangierlok besteht aus einer mit visuellen und akustischen Signalen weiterentwickelten Funkfernsteuerung mit Videobildübertragung. Diverse Tests waren erfolgreich. Zur vollständigen Umsetzung des Ein-Personen-Betriebs gehört auch,

dass die technische Kontrolle der Güterzüge digitalisiert und damit optimiert wird. Durch Messanlagen am Gleis und auf den Wagen ist der Zustand der Wagen jederzeit bekannt. Die Ladung wird weiterhin vor Abfahrt durch das Personal kontrolliert.

Als erste europäische Bahn hat SBB Cargo das Netz im kombinierten Verkehr mit der automatischen Kupplung ausgerüstet.



Rail-Freight-Forward-Initiative.

Rail Freight Forward ist eine Initiative der europäischen Güterbahnunternehmen, welche sich das ambitionierte Ziel gesetzt hat, den Anteil des Modalsplits bis 2030 von 18 auf 30 Prozent zu erhöhen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs soll dabei durch Innovation und Automation gesteigert werden. Zusätzlich braucht es explizite Massnahmen von Infrastrukturbetreibern und Regulationsbehörden, um die Hürden für den Güterverkehr auf der Schiene zu senken. SBB Cargo ist seit der Gründung 2018 dabei und im Kernteam von Rail Freight Forward vertreten.



Schwarze Null trotz rückläufiger Nachfrage.

Das Ergebnis im Güterverkehr beträgt 3,0 Millionen Franken. Cargo Schweiz erreicht eine schwarze Null, dies auch dank ausserordentlicher Einmaleffekte wie Rückstellungsaufhebungen. Das Ergebnis von Cargo International liegt bei 5,5 Millionen Franken. Insbesondere die Nachfrage in den Branchen Stahl und Chemie ist aufgrund des strukturellen Umbruchs in der Automobilbranche deutlich tiefer ausgefallen, als ursprünglich mit den Kunden geplant. Die Euro-Kursentwicklung sowie die Konjunkturabschwächung im Euro-Raum verschärften die Lage zunehmend.

Um einfacher und durchlässiger zu werden, hat SBB Cargo die Prozesse und Verantwortlichkeiten weiterentwickelt und vor allem bei der Produktion und beim Vertrieb Anpassungen gemacht. Anfang Jahr wurden insbesondere auch die regionalen Strukturen weiter vereinfacht.

Bei SBB Cargo International lagen die verkauften Zugkilometer unter dem Vorjahr (-3,0%). Die konjunkturelle Abschwächung war auch hier spürbar, der Güterverkehrsertrag entsprechend unter Druck. Cargo International hat das Effizienzprogramm EFFI 2020 gestartet, Massnahmen sind u. a. die weitere Senkung des Lokmengengerüsts sowie eine Tourenoptimierung.

Wichtig für die Zukunft von SBB Cargo sind die neuen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr, sprich die Verlagerungsziele und -massnahmen des Bundes gemäss Verlagerungsbericht 2019, die Trassenpreisrevision 2021 und die Weiterführung der Betriebsabteilung im alpenquerenden Güterverkehr bis 2026. SBB Cargo fokussiert auf die weitere Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene im Kontext mit bestehenden Kundenverträgen, der neuen Partnerschaft und der Chance Ceneri 2020 sowie der aktuellen Klimadiskussion. Der Einsatz weiterer H3-Hybridlokomotiven soll die CO₂-Emissionen weiter senken.

Infrastruktur – für bessere Verfügbarkeit des Bahnnetzes.

Die SBB hat Unterhalts-, Erneuerungs- und Ausbauarbeiten 2019 wo sinnvoll wieder zeitlich konzentriert durchgeführt. Ein Beispiel dafür ist die mehrwöchige Totalsperre im Sommer zwischen La Chaux-de-Fonds und Sonceboz-Sombeval. Dabei wurden die Arbeiten auf Zeiten mit möglichst wenig Kunden gelegt. Trotzdem spürten diese die vielen Bautätigkeiten, etwa weil sie auf Bahnersatzlösungen umsteigen mussten oder weil sie wegen Baustellen verspätet unterwegs waren. Die Reisenden waren insbesondere im zweiten Halbjahr 2019 von Verspätungen betroffen, etwa wegen Problemen mit der Streckenfreigabe nach Bauarbeiten oder wegen Gleisverwerfungen in der Hitzeperiode.

Entsprechend der 2014 vom Volk angenommenen FABI-Vorlage hat für die SBB weiterhin Substanzerhalt Priorität vor dem Ausbau. So führte die SBB 2019 erneut viele Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten aus. Ein grosses Augenmerk lag auf der Fahrbahnerneuerung. Insgesamt hat die SBB 239 Kilometer erneuert (2018: 226 Kilometer). Das ist so viel wie nie zuvor. Damit wurde die Menge erreicht, die notwendig ist, um den Zustand der wichtigsten Anlagegattung zu halten und längerfristig zu verbessern.

Die Gesamtmengen der Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten blieben 2019 nach dem Rekord im Vorjahr stabil. Im präventiven Unterhalt (Stopfen und Schleifen) wurden die Rekordmengen des Vorjahres gar übertroffen. Dies ermöglicht, die Qualität des Bahnnetzes zugunsten einer möglichst hohen Verfügbarkeit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufrechtzuerhalten.

Verwendung der LV-Gelder.

Die Mittel für Erneuerung, Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur werden mit der Leistungsvereinbarung (LV) 2017–2020 zur Verfügung gestellt. SBB Infrastruktur verwendete 2019 mit 1838 Millionen Franken rund 155 Millionen Franken mehr für Investitionen, als durch LV-Mittel 2019 finanziert worden waren, dies primär für Mehrmengen bei der Fahrbahnerneuerung. Die Balance zu halten zwischen zunehmenden Baustellen für Unterhalt und Ausbau und einem stabilen Fahrplan, bleibt eine der grössten Herausforderungen.

Die positive Entwicklung der Anlagenverfügbarkeit zeigt, dass sich der aktuelle Rückstand beim Anlagenzustand nicht nachteilig auf den Bahnbetrieb auswirkt und damit tragbar ist.

Der Gesamtzustand der Infrastrukturanlagen hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert und wird gemäss Netzzustandsbericht als «gut bis ausreichend» klassiert. Es gibt keine kritischen Anlagen – das Sicherheitsniveau kann jederzeit gehalten werden. Die SBB priorisiert den Mitteleinsatz und die Baustellenplanungen so, dass die Fahrbarkeit des Angebotes gewährleistet ist und die geforderte Anlagenverfügbarkeit für einen stabilen Betrieb und einen robusten Fahrplan langfristig gesichert bleibt. Seit 2017 wurden im Durchschnitt 270 Millionen Franken pro Jahr mehr in Unterhalt und Erneuerung der Anlagen von SBB Infrastruktur investiert.

Die positive Entwicklung der Anlagenverfügbarkeit zeigt, dass sich der aktuelle Rückstand beim Anlagenzustand (mit einzelnen Ausnahmen wie Fahrbahn und Elektroanlagen) nicht nachteilig auf den Bahnbetrieb auswirkt und damit tragbar ist.

Das Ergebnis von SBB Infrastruktur im Jahr 2019 beträgt 22,5 Millionen Franken. Das Ergebnis des Bereichs Energie von 47,1 Millionen Franken fliesst in Reinvestitionen von Energieanlagen. Der Bereich Netz wies 2019 ein negatives Ergebnis von –24,7 Millionen

Franken aus. Bereinigt um eine nicht bezogene Tranche des LV-Betriebsbeitrags wurde ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt. Dieser Betriebsbeitrag wurde 2019 dank der in den vergangenen Jahren erzielten Effizienzsteigerungen für den Betrieb und Unterhalt des Netzes gesenkt. Der Ergebnisbeitrag Infrastruktur Netz ist zweckgebunden und fliesst in die spezialgesetzlichen Reserven.

Grosse Infrastrukturausbauten heute und morgen.

Im Juni 2019 hat das Parlament den Ausbauschnitt 2035 beschlossen und damit 12,9 Milliarden Franken für den Ausbau der Infrastruktur gesprochen, 10,6 Milliarden alleine für das Netz der SBB. Die SBB hat nun im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr die Umsetzungsplanung an die Hand genommen. Dabei wurde eine Gesamtbetrachtung aller geplanten Ausbau- und erwarteten Substanzerhaltungsmassnahmen im Zeitraum zwischen 2020 und 2035 erstellt. Dies erlaubt es, Abhängigkeiten zwischen einzelnen Projekten früh zu erkennen und bei der Planung zu berücksichtigen. Es geht darum, die Abhängigkeiten mit Rücksicht auf das Angebot für die Kundinnen und Kunden zu optimieren. Die Auswirkungen von Ausbau- und Unterhaltsarbeiten werden in Bezug auf das Gesamtsystem berücksichtigt.



Investitionen in Erneuerungen von Kraftwerken.

Mit Ersatz und Erneuerungen der Wasserkraftwerke erzielt die SBB neben einer Effizienzsteigerung auch eine verbesserte Ökologie sowie einen besseren Hochwasserschutz. Das aktuell grösste schweizerische Wasserkraftwerkprojekt bildet die Gesamterneuerung des Kraftwerks Ritom im Tessin. Es wird nach dem Ausbau eine drei Mal höhere Leistung erbringen. Damit das viele Wasser die jungen Fische im Fluss Ticino nicht wegspült, baut die Ritom SA zusätzlich ein grosses Auffangbecken.



Jahreschronik

2019 – ein Jahr mit Höhen und Tiefen.

Januar

Reduzierung Stromverbrauch

Die SBB senkt künftig gezielt und automatisch den Bahnstrombezug in den Spitzenzeiten. So stärkt die SBB die Bahnstromverfügbarkeit und senkt Kosten für die Energieproduktion.



FV-Dosto

In den ersten Monaten des fahrplanmässigen Betriebs kam es beim neuen Doppelstockzug für den Fernverkehr (FV-Dosto) immer wieder zu Zugausfällen und Verspätungen. Die SBB entschuldigte sich bei ihren Kunden für die Unannehmlichkeiten und forderte vom Hersteller Bombardier Verbesserungen.



Februar

STEP Ausbauschritt 2035

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz bringt mit dem STEP Ausbauschritt 2035 schweizweit mehr und bessere Verbindungen.



Entgleisung

Am Sonntag, 17. Februar, um 20.50 Uhr entgleiste ein Waggon eines ICE der Deutschen Bahn zwischen dem Badischen Bahnhof und Basel SBB. Die betroffene Strecke war nach rund 55 Stunden wieder in Betrieb.

März

Gotthard-Basistunnel

Bis zum 5. März rollten 100 000 Züge durch den 57 Kilometer langen Tunnel.



75 Jahre Bahnhofsuhr

Alles Gute zum Geburtstag – das Designerstück feierte sein 75-Jahr-Jubiläum.



April

Nachhaltigkeit

Die SBB setzt sich für den Klimaschutz ein – und ist mit unzähligen Projekten auf Kurs.



Smart City Lab

Das Smart City Lab Basel ermöglicht es Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung, innovative Lösungen für die Stadt von morgen zu entwickeln und zu testen. Sie tragen zur Verbesserung der Lebensqualität und der Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Schweiz bei.



Mai

Zukunft Bahnhof Bern

Am 25. Mai nutzten rund 8000 Interessierte die Gelegenheit, einen Blick auf die Baustelle des künftigen Bahnhofs Bern zu werfen.

Reinigungspersonal

Die Zulagen wurden neu in die Löhne eingebaut. Für die am meisten belastenden Arbeiten wird es weiterhin Zulagen geben. Kein Mitarbeitender wird weniger Lohn erhalten.



Erste Kundenfahrt

Am 8. Mai kam der neue Gotthardzug Giruno erstmals mit Kundinnen und Kunden zwischen Basel und Zürich Flughafen zum Einsatz.



Juni

Rauchfreie Bahnhöfe

Am 4. Juni startete der Rollout der rauchfreien Bahnhöfe mit Raucherbereichen auf dem Perron.



2000 Extrazüge

Die Bundesbahn setzte zwischen Juni und September landesweit rund 2000 Extrazüge für Grossveranstaltungen ein.



Juli

Integration

Die SBB bildete in einem Pilotprojekt 20 anerkannte Geflüchtete in einer Integrationsvorlehre aus. Die ersten Lernenden schlossen im Sommer 2019 ab – 16 fanden bei der SBB eine Anschlusslösung.

Stellwerk Bern

Am Wochenende vom 28. Juni bis 1. Juli nahm die SBB das grösste Stellwerk der Schweiz in Bern in Betrieb.



Hitze

Die anhaltende Hitze beanspruchte das Roll- und Schienenmaterial.



August

Tödlicher Arbeitsunfall

Die SBB trauert um einen Chef Kundenbegleitung, der im August bei einem tragischen Arbeitsunfall ums Leben kam. Die SBB setzt die Sicherheitsempfehlungen der SUST um und ändert den Abfertigungsprozess.



Partnerin für SBB Cargo

Die Swiss Combi AG – bestehend aus den Logistikdienstleistern Planzer, Camion Transport, Galliker sowie Bertschi – übernimmt 35 Prozent der SBB Cargo AG.



September

CEO tritt zurück

Andreas Meyer kündigte seinen Rücktritt als CEO der SBB an. Der Verwaltungsrat fand bis Ende 2020 eine Nachfolge.



Preissenkungen

Die SBB bedankte sich bei ihren Kundinnen und Kunden für ihre Geduld und Treue, indem sie 60 Millionen Franken in Preissenkungen und Serviceverbesserungen investiert.



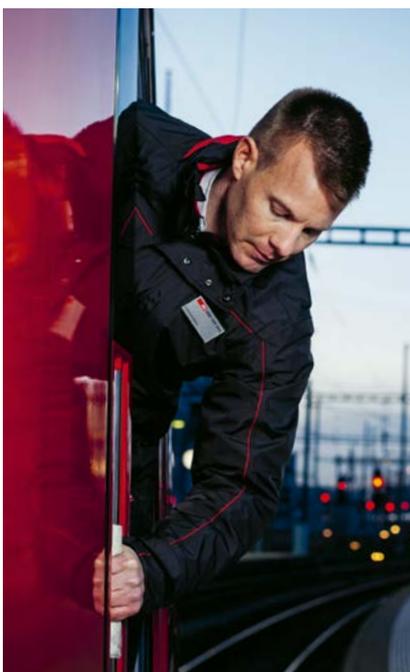
Oktober

Strecke Bern–Olten

In der Nacht auf den 4. Oktober erlitt eine Baumaschine bei Unterhaltsarbeiten auf der Bahn-2000-Strecke einen grösseren Ölverlust. Deshalb gab es auf der Neubaustrecke Einschränkungen.

Zu wenig Lokpersonal

Am 12. Oktober fiel die S9 Olten–Sissach von 11 Uhr bis Betriebschluss aus, weil zu wenig Lokführerinnen und Lokführer zur Verfügung standen. Die SBB hat diverse Massnahmen in die Wege geleitet, damit dies nicht wieder vorkommt.



November

EasyRide

In der SBB Mobile App steht neu die Funktion EasyRide zur Verfügung. Das automatische Ticketing kam bei einem Markttest gut an. Mit EasyRide können Kundinnen und Kunden auf dem Handy ein- und auschecken. Die Funktion erkennt die gefahrene Strecke, die Abrechnung erfolgt automatisch.

SBB in Kinderhand

Rund 1300 Kinder besuchten am Zukunftstag die SBB. Sie erhielten einen Einblick in die vielfältige Berufswelt des Unternehmens.



Engagiertes Personal

Das Engagement der Mitarbeitenden bleibt auf einem hohen Niveau stabil. Das zeigt die jüngste Personalumfrage. Nach wie vor tief ist der Wert beim Vertrauen in die Konzernleitung. 72 Prozent der Mitarbeitenden haben bei der Personalumfrage mitgemacht.

Fahrplan 2020

Die SBB löste ihr Kundenversprechen 2020 ein: international noch bessere Verbindungen, neue, komfortablere Züge, zahlreichere Verbindungen sowie kürzere Reisezeiten.



Léman Express

Am Sonntag, 15. Dezember, fiel der Startschuss für die neue grenzüberschreitende S-Bahn im Grossraum Genf.



Verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

Neue Fachkräfte gewinnen.

Die SBB hat 2019 32 535 Mitarbeitende beschäftigt und trägt damit eine grosse soziale Verantwortung. Sie muss als Arbeitgeberin einer Gesellschaft gerecht werden, die immer älter und vielfältiger wird und mehr Flexibilität und individuelle Lösungen fordert.

Bis ins Jahr 2035 werden rund 40 Prozent der heutigen Belegschaft pensioniert. Der Fachkräftemangel wird sich insbesondere in den Funktionen Lokführer, Ingenieure, technisches Personal (z. B. Leittechnik, European Train Control System, Sicherungsanlagen, Telekom), Handwerker, IT und Fachführung (z. B. Finanzspezialisten) bemerkbar machen. Die SBB bereitet sich auf diese Herausforderung vor: Im Zentrum stehen vorausschauende Ressourcenplanung (mit Reserven für Unvorhergesehenes), Beschleunigung der Rekrutierungsprozesse, Sourcing/Headhunting, ein Mitarbeiterempfehlungsprogramm und zielgerichtetes Personalmarketing. Dabei gilt es, die Erhaltung, Übertragung und Weiterentwicklung des Bahnwissens und der Erfahrung sicherzustellen. Erste Erfolge sind bereits sichtbar: Die Anzahl Personen, die neu eine Stelle bei der SBB antraten oder intern die Stelle wechselten, stieg von 2741 (2018) auf über 4500 im Jahr 2019.

Stabile Mitarbeiterzufriedenheit.

Die Personalmotivation war im Jahr 2019 mit 73 von 100 Punkten stabil. Es ist erfreulich, dass das Engagement der Mitarbeitenden auch in einem betrieblich und emotional anspruchsvollen Jahr so hoch war. Auch die Personalfriedenheit, welche die SBB dem Bund rapportiert, blieb mit 66 Punkten stabil.



SBB und login ermöglichen 20 Geflüchteten den Start in den Arbeitsmarkt.

Die SBB und die login Berufsbildung AG bildeten in einem Pilotprojekt 20 anerkannte Geflüchtete in einer Integrationsvorlehre aus. Sie nutzen damit erfolgreich das vorhandene Potenzial zur Nachwuchssicherung in den Mobilitätsberufen: Insgesamt 16 der 20 Personen haben bis Ende 2019 eine Anschlusslösung bei der SBB gefunden.





#Gleichstellung: die SBB beschliesst Teilzeit auf Probe und will mehr Jobsharing.

Die SBB hat nach vielen bereichernden Diskussionen am Frauenstreiktag Sofortmassnahmen beschlossen. So wurde im Herbst 2019 Teilzeit auf Probe eingeführt: Versuchsweise kann der Beschäftigungsgrad reduziert und nach drei Monaten bei Bedarf wieder erhöht werden. Jobsharing wird gefördert, indem beim Teilen einer 100%-Stelle 120 Stellenprozente in Anspruch genommen werden können. Dies verbessert die Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Frauen und Männer und hilft bei der Gewinnung von mehr Frauen in Führungsfunktionen.



Sehr gut schnitten wiederum die direkten Vorgesetzten ab. Das Vertrauen in sie ist leicht gestiegen (79; plus 1 Punkt). Mitarbeitende attestieren, dass sie von ihren Chefs fair behandelt werden und dass diese offen und ehrlich kommunizieren. Nach wie vor tief ist der Wert beim Vertrauen in die Konzernleitung (46; minus 1 Punkt). Ebenfalls kritisch sind die Werte bei der Nachvollziehbarkeit von Veränderungen.

Rascher technologischer und gesellschaftlicher Wandel, steigende Nachfrage, steigendes Bauvolumen: Die Veränderungsdynamik und der intermodale Wettbewerb im Mobilitätsmarkt werden nicht abnehmen. Umso wichtiger wird es, die Mitarbeitenden auf dem Weg in die Zukunft eng zu begleiten.

Veränderungsprogramme wollen wir mit mehr Bedacht angehen, und wir wollen uns mehr Zeit nehmen. Das bedeutet priorisieren, in Etappen aufteilen oder auch stoppen. Bereits erfolgte Reorganisationen müssen verdaut sowie deren Sinn und Hintergrund den Mitarbeitenden nähergebracht werden – auch um die Distanz zwischen Konzernleitung und Mitarbeitenden soweit möglich zu verkleinern. Für künftige Reorganisationen werden die Hürden erhöht: Sie dürfen nur erfolgen, wenn eine Professionalisierung und Qualitätssteigerung notwendig und dringlich ist.

Vielfalt als Chance erkennen.

Die SBB fördert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und nutzt die Chancen, die durch Vielfalt in Teams entstehen. Sie hat 2019 das Swiss-LGBTI-Label erhalten und setzt damit ein weiteres Zeichen für eine offene Kultur und Wertschätzung aller Mitarbeitenden.

Auch der Frauenstreik vom 14. Juni 2019 hat die SBB bewegt: In internen Veranstaltungen haben sich Frauen und Männer zum Thema Gleichstellung ausgetauscht. Klar wurde: Die SBB hat bereits einiges erreicht. So wurde ihr 2019 erneut Lohngleichheit nach Kriterien der Association of Compensation & Benefits Experts attestiert, und zwar mit Höchstnoten. Den Frauenanteil erhöhte die SBB um 0,4 Punkte auf 17,7 Prozent. Im Kader konnte eine deutliche Zunahme des Frauenanteils um erfreuliche 0,8 Punkte auf 13,1 Prozent verzeichnet werden. Der Frauenanteil bei der SBB ist aber nach wie vor zu tief, und es sind weitere Anstrengungen erforderlich.

Gesundheit erhalten und fördern.

Digitalisierung und Big Data, hohe Dynamik sowie demografischer Wandel verändern die Arbeitswelt stark. Damit Mitarbeitende im konstanten Wandel langfristig gesund und arbeitsmarktfähig bleiben, muss das Passungsverhältnis von Arbeit und Arbeitenden fortwährend gestaltet werden. 2019 hat die SBB deshalb ihre Gesundheitsstrategie entsprechend überarbeitet.

Das 2018 gegründete interne Netzwerk «Human Factors» rückt in Digitalisierungsprojekten der SBB das Zusammenspiel von Mensch, Technik und Organisation in den Vordergrund. 2019 hat das Netzwerk in mehreren Digitalisierungsinitiativen, wie zum Beispiel im Projekt «Cleaning 4.0» und im Projekt «Unbemannte Spitze», erfolgreich mitgewirkt.

2019 hat die SBB mit den Sozialpartnern den Trägerverein des ersten Digitalisierungsfonds der Schweiz gegründet. Die Träger möchten damit den von der Digitalisierung ausgehenden Wandel partnerschaftlich angehen. Die ersten zwei durch den Fonds finanzierten Studien beschäftigen sich mit der Arbeitswelt der Zukunft und der sozialen Sicherheit und Arbeitsmarktfähigkeit der Mitarbeitenden.

Mitarbeitende in verschiedenen Lebensphasen stellen unterschiedliche Ansprüche an die Arbeit. Die im Jahr 2017 gestartete Initiative «Arbeit & Alter» zielt darauf ab, die Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden in allen Lebensphasen zu erhalten, ihre Flexibilität zu fördern und notwendiges Wissen für die SBB zu erhalten. Die Massnahmen, wie zum Beispiel der «Boxenstopp», orientieren sich primär an Lebensphasen und Lebensereignissen und weniger am biologischen Alter.



Boxenstopp.

Im «Boxenstopp» erhalten die Mitarbeitenden die Möglichkeit, periodisch oder ausgelöst durch Lebensereignisse (z. B. Geburt, Angehörigenbetreuung) eine Standortbestimmung vorzunehmen. Es findet eine Auslegeordnung der persönlichen und beruflichen Situation statt, und es werden daraus nächste Schritte für die Zukunft abgeleitet. Das Angebot ist freiwillig, vertraulich, und die SBB übernimmt die Durchführungskosten. Der 2019 pilotierte «Boxenstopp» wurde von den bisher rund 120 Teilnehmenden sehr geschätzt. Die unternehmensweite Einführung ist auf Herbst 2020 geplant.



Arbeitssicherheit: Tag für Tag.

Arbeitssicherheit entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist für die SBB eine Haltungs- und Führungsaufgabe auf sämtlichen Ebenen. Sicheres Arbeiten leistet einen wertvollen Beitrag, um Ausfalltage sowie persönliches Leid zu reduzieren.

Tragischerweise haben sich auch 2019 schwere Berufsunfälle ereignet. Drei Mitarbeitende (davon ein Externer) wurden tödlich verletzt, und fünf Mitarbeitende (davon zwei Externe) erlitten schwere Verletzungen. Die sehr bedauerlichen Unfälle zeigen auf tragische Weise das hohe Gefährdungspotenzial im Eisenbahnbetrieb und verdeutlichen, dass Sicherheit Tag für Tag erarbeitet werden muss.

In den 2019 lancierten Workshops für Führungskräfte zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wurde genau dieses wichtige Engagement thematisiert. Anhand von konkreten Fragestellungen aus dem Arbeitsalltag hinterfragten Führungskräfte die eigene Erwartungshaltung und erarbeiteten Verbesserungspotenziale für ihre Bereiche. Die Workshops werden auch 2020 weitergeführt.

Arbeitssicherheit lohnt sich auch aus unternehmerischer Sicht. 2019 konnte eine Prämien-senkung bei der Berufsunfallversicherung für das Jahr 2020 erreicht werden. Dies ist neben den Anstrengungen in der Arbeitssicherheit auch herbeigeführt durch die guten finanziellen Anlageerträge der Suva. Ab 2021 ist wieder mit einem leichten Anstieg der Prämie zu rechnen.

Innovation.

Die SBB lebt vom täglichen Effort der Mitarbeitenden, Sicherheit, Pünktlichkeit und Sauberkeit für unsere Kunden zu halten und weiter zu steigern. Diese Leistung für das Land hat höchste Priorität. Es ist aber auch Aufgabe der SBB, sich Überlegungen zur Mobilität der Zukunft zu machen und zugunsten von Kunden und Bestellern Innovationen über die gesamte Mobilitätskette umzusetzen.

Neue Mobilitätsdienstleistungen entlang der Reisekette.

Serviceangebote für eine kombinierte Mobilität über die ganze Reisekette und verschiedene Mobilitätsträger werden immer wichtiger. Deshalb entwickelt die SBB neue, innovative Lösungen auf der ersten und letzten Meile sowie bei der nichtschienengebundenen Personenmobilität. Denn je besser die SBB mit anderen Mobilitätsträgern vernetzt ist, desto mehr Menschen wählen die Bahn als klimafreundliches Verkehrsmittel und attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung und dem Testen neuer wertschöpfender Geschäftsmodelle. Die neuen Mobilitätsdienstleistungen der SBB generierten in den letzten beiden Jahren jeweils einen geschätzten induzierten Verkehrsertrag von rund 90 Millionen Franken.

Konzeptphase von smartrail 4.0 abgeschlossen.

Mit der Finalisierung des Konzeptberichts im Sommer 2020 wird die Konzeptphase des Brancheninnovationsprogramms smartrail 4.0 abgeschlossen. Ziel des Programms ist es, die Bahnproduktion durch die Erschliessung des Automatisierungs- und Optimierungspotenzials zu modernisieren. Dazu ist die Entwicklung verschiedener neuer Komponenten notwendig. Diese sollen ab 2025 erprobt und ab 2027 industriell ausgerollt werden. Mit der Implementierung dieser Komponenten will das Programm die Systemkosten senken, die Kapazität steigern und die Sicherheit der Mitarbeitenden im Gleisfeld erhöhen.

Digitaler Zwilling.

Mit Building Information Modeling (BIM) verändern sich die Planungs-, Errichtungs- und Bewirtschaftungsprozesse von Gebäuden und Infrastrukturanlagen. Langzeitstudien belegen, dass sich der Einsatz von BIM mittel- und langfristig lohnt. Die SBB geht von Effizienzsteigerungen in Projektzielen, Terminen und Kosten im Bereich von fünf bis zehn Prozent aus. Mit BIM werden alle Anlagendaten der Bahninfrastruktur und der Immobilien digital erfasst, miteinander vernetzt und als virtuelles Computermodell visualisiert und mit weiteren Informationen aus dem Anlagenlifecycle angereichert – sozusagen als digitaler Zwilling der Bahninfrastruktur oder eines Bahnhofs. So können sämtliche Informationen der Anlagenteile mit einem Klick abgerufen und neue Anlagen effizient geplant, gebaut und bewirtschaftet sowie unterhalten werden. Auch der Informationsaustausch innerhalb des Unternehmens und gegenüber den Partnern wird massgeblich vereinfacht und standardisiert.

Die SBB geht dank BIM von Effizienzsteigerungen von fünf bis zehn Prozent aus.



Die SBB am Digitaltag.

Die SBB engagierte sich 2019 zum dritten Mal in Folge als Hauptpartnerin am Digitaltag. Denn die Digitalisierung verändert insbesondere auch die Mobilität. Die SBB war in Zürich, Basel, Lugano und Lausanne präsent und zeigte anhand konkreter Beispiele, welchen Kundennutzen die Digitalisierung für die Mobilität bereithält. Beispielsweise erklärten SBB Mitarbeitende den Besuchern im Zürich HB an einem Arbeitsplatz der Betriebszentrale Mitte, wie der Fahrplan zur Realität wird und Züge digital gesteuert werden. Und in Lugano waren SBB Kundenberater unterwegs und erklärten den Kundinnen und Kunden die verschiedenen digitalen Services direkt auf ihren mobilen Geräten.



Nachhaltige Angebotsplanung 2040+.

2019 hat sich die SBB mit der langfristigen Entwicklung von Mobilität und Arealen befasst, um daraus integrierte, handlungsleitende Entwicklungspfade für die SBB abzuleiten. Die Erkenntnisse sollen in die langfristige Planung der Ausbauschritte von SBB Arealen einfließen. So hat die SBB langfristige Entwicklungsziele sowohl für den «Nationalen Entwicklungsplan 2040+» als auch für die «Gesamtperspektive Basel» abgeleitet.

Bei der langfristigen Angebotsplanung gilt es, zu beachten, wie viel Unterhalt und Ausbauten wir auf stark befahrenen Strecken, insbesondere auf der Ost-West-Achse durchführen können – Angebot und Bauarbeiten müssen im Gleichgewicht gehalten werden.

Engagement für die Gesellschaft.

Kunden fühlen sich im Bahnumfeld sicher.

Nur wenn sich Kundinnen und Kunden an Bahnhöfen und in Zügen sicher vor Übergriffen und Diebstahl fühlen, nutzen sie das Angebot der SBB gerne. Deshalb sorgt die SBB Transportpolizei auf den Bahnhöfen und in Zügen für Sicherheit und Ordnung und arbeitet eng mit dem Zugpersonal und anderen Polizeikörpern zusammen.

Die Sicherheitslage im Bahnumfeld war 2019 auf hohem Niveau stabil. Befragungen zum subjektiven Sicherheitsempfinden zeigen, dass die grosse Mehrheit der Reisenden sich in Zügen und an Bahnhöfen sogar sicherer fühlt als im restlichen öffentlichen Raum. Die kontinuierliche Aufwertung verschiedener Bahnhöfe trägt dazu bei, dass dies so bleibt. Denn Ordnung, Sauberkeit, Beleuchtung und kommerzielle Angebote beeinflussen sowohl die Aufenthaltsqualität als auch das Sicherheitsgefühl.

Erfreulicherweise registrierte die SBB 2019 im Bereich Vandalismus einen deutlichen Rückgang. Die Anzahl registrierter Fälle von aussenverspraytem Rollmaterial (Graffiti) ist 2019 dank einer Kombination aus technischen, personellen und organisatorischen Massnahmen im Vergleich zum Vorjahr um 42 Prozent gesunken. Dadurch mussten weniger Wagen aus dem Verkehr gezogen und aufwendig gereinigt werden.



Ein rollendes Klassenzimmer.

Im SBB Schul- und Erlebniszug erarbeitet ein pädagogisch ausgebildetes Moderatorenteam mit den Schülerinnen und Schülern Inhalte rund um die Themen Sicherheit, nachhaltige Energienutzung, Mobilität und Berufswahl. Das Ziel des Besuchs: Die Schülerinnen und Schüler animieren, mit dem Gelernten etwas zu bewegen und selbst Verantwortung zu übernehmen. 2019 besuchten 21 550 Jugendliche zwischen 11 und 16 Jahren in 1139 Schulklassen den Schul- und Erlebniszug. Im Salonwagen des Zuges haben zudem 1029 erwachsene Personen an SBB Mobile-App-Schulungen teilgenommen.





sbb.ch ist barrierefrei.

Im März 2019 hat die SBB für ihren Internetauftritt sbb.ch von der Stiftung «Zugang für alle» das Zertifikat für Barrierefreiheit nach der Konformitätsstufe «AA» erhalten. Damit gewährleistet die SBB, dass auch Blinde, Sehbehinderte oder Menschen mit anderen Einschränkungen Zugriff auf den Online-Fahrplan, die Kauffunktion für Billette und Abos sowie die rund 5000 Inhaltsseiten erhalten.



Aufholbedarf bei der Barrierefreiheit.

Die SBB nimmt das Thema Behindertengleichstellung sehr ernst und unternimmt grosse Anstrengungen bei der Barrierefreiheit ihrer Züge und ihrer Infrastruktur. Ende 2019 waren 397 SBB Bahnhöfe barrierefrei nutzbar. Damit konnten 78 Prozent aller möglichen Verbindungen mit dem Rollstuhl genutzt werden und 64 Prozent der Reisenden in den Bahnhöfen der SBB durch Perronerhöhungen, Rampen und Lifte barrierefrei ein- oder aussteigen. Die gesetzliche Frist des Behindertengleichstellungsgesetzes wird die SBB bis Ende 2023 dennoch nicht vollständig einhalten. Die verbleibenden Bahnhöfe werden jedoch raschmöglichst umgebaut. In der Zwischenzeit bietet die SBB Hilfestellungen an. Hinter dem Zeitplan liegt die SBB auch wegen der verspäteten Inbetriebnahme der neuen, besser zugänglichen Fernverkehrs-Doppelstockzüge.

Die SBB unterhält das SBB Call Center Handicap, das mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden bei der Planung und Durchführung von Zugreisen zur Seite steht. 2019 hat das Call Center rund 152 000 Hilfestellungen organisiert und koordiniert. Spitzenreiter waren Bern und Zürich HB mit 18 000 bzw. 17 000 Hilfestellungen.

Das Angebot der SBB ist nur dann barrierefrei, wenn Reisende mit Einschränkungen auch Zugang zu den digitalen Kanälen der SBB haben. Bis Ende 2019 waren rund 64 Prozent der digitalen Touchpoints entlang der Servicekette barrierefrei. Dies entspricht zwar einer Steigerung von drei Prozent im Vergleich zum Vorjahr, liegt aber deutlich unter dem Ziel von 90 Prozent, das sich die SBB selbst gesetzt hat. Um 2020 einen grossen Schritt vorwärtszukommen hat die SBB im Dialog mit dem Behindertenbeirat Massnahmen definiert, die im Verlauf des Jahres die vollständige Zugänglichkeit der Kundeninformation an den Bahnhöfen sicherstellen sollen.



**Flexible Arbeitszeiten und alles wird einfacher?
«Nein, oftmals verkompliziert sich damit so
einiges. Da hilft nur gute Planung.»**

Um flexibel arbeiten zu können, scheint Raphael Meyer das Planen für seine Arbeit bei der SBB perfektioniert zu haben. Er stimmt seinen Tag auf Familie, Freizeit, Reisezeit und Präsenzzeit ab und geht dafür manchmal auch unkonventionelle Wege. Erfahren Sie mehr dazu im Podcast auf www.sbb.ch/worksmart-podcast



**Zusammen mit über 200 anderen Organisationen
für flexiblere Arbeitsformen.**

Die SBB betreibt eines der am stärksten ausgelasteten Bahnnetze der Welt. Doch sind die Züge sehr ungleichmässig genutzt: Zu Hauptverkehrszeiten sind viele Züge stark ausgelastet, im Tagesdurchschnitt weniger als 30 Prozent der Sitzplätze belegt. Das ist weder betriebs- noch volkswirtschaftlich optimal.

Die SBB engagiert sich deshalb in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und der öffentlichen Hand für eine gleichmässige Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf. Mit der Work Smart Initiative, welche die SBB vor bald fünf Jahren mitgegründet hat, fördern unterdessen über 200 Organisationen flexible Arbeitsformen in der Schweiz. Davon profitiert der ganze Werkplatz Schweiz: Arbeitnehmende, Arbeitgebende, Gesellschaft sowie die Umwelt.

Grosser Einsatz für Pflanzen und Tiere.

Um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten, muss die SBB die Vegetation auf den 7600 Gleiskilometern stetig kontrollieren und regulieren. Dabei kommt unter anderem das Unkrautbekämpfungsmittel Glyphosat zum Einsatz. Als erste Bahn in Europa hat die SBB bereits 2018 ein Programm zur Erarbeitung ökologischer Alternativen zu Glyphosat lanciert. Seither wurden verschiedene neuartige Lösungen zur Vegetationskontrolle getestet, wie zum Beispiel das Heisswasserspritzfahrzeug. Die SBB wird für die getesteten Verfahren eine Ökobilanz erstellen und die Umweltverträglichkeit sicherstellen. Bis 2025 will die SBB ganz auf den Einsatz von Glyphosat verzichten.

Links und rechts der Schienen bewirtschaftet die SBB einen rund 3000 Kilometer langen «grünen Korridor» mit Bahnborden, Waldrändern und Schutzwäldern. Dank einer speziellen Pflege schafft die SBB wertvolle, extensive Lebensräume für viele, zum Teil bedrohte Tier- und Pflanzenarten und trägt so zum Naturschutz und zum Erhalt der Biodiversität in der Schweiz bei.

Schnellwachsende gebietsfremde Pflanzenarten, sogenannte invasive Neophyten, können ökologisch wertvolle und empfindliche Gebiete gefährden und müssen deshalb regelmässig entfernt werden. Die SBB hat dazu 2019 ein Innovationsprojekt gestartet, das den gesamten Prozess von der Drohnenaufnahme mit automatischer Neophytenerkennung bis zur Anzeige im SBB internen GIS abbilden soll.

Neben Pflanzen schützt die SBB auch den Lebensraum für Wildtiere. So wurde 2019 der erste BiberDeceiver in Oberstammheim errichtet. Die Installation ähnelt einem Schwemmholtzsammler und erhält den Lebensraum des Bibers, ohne den Durchlass unter der Bahn zu stauen und damit den Gleisbereich zu überschwemmen.



Mehr Platz für seltene Orchideen.

Die Bahnböschungen in St-Ursanne wurden dank der speziellen Pflege durch die SBB zu einer wertvollen Magerwiese. Reptilien wie die seltene Aspispiper oder die Zauneidechse finden in den grossen Geröllhalden ein geeignetes Zuhause, und seltene Pflanzenarten wie das Grosse Zweiblatt, der Mücken-Händelwurz oder verschiedene seltene Orchideenarten wie die Spinnen-Ragwurz wachsen auf den Wiesen. Diese Pflanzenarten kommen schweizweit nur noch in geringer Zahl vor und stehen deshalb auf der roten Liste der gefährdeten Gefässpflanzen.



Lieferketten und Entsorgung.

Nachhaltige Beschaffung ausgebaut.

Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz – und damit ein wichtiger Motor für die Schweizer Wirtschaft. Als Einkäuferin hat sie 2019 Aufträge in Höhe von 5,65 Milliarden Franken vergeben und mit 15 542 Lieferanten zusammengearbeitet. Die SBB wählt ihre Lieferanten sorgfältig aus und berücksichtigt bei der Vergabe neben dem Preis und der Qualität vermehrt auch ökologische und soziale Aspekte.

Das Risiko einer Umweltverschmutzung oder einer Menschenrechtsverletzung ist nicht bei jedem bestellten Produkt oder jeder Dienstleistung gleich gross. Die Bewertung der Warengruppen nach Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen wurde deshalb aktualisiert. 2020 werden entsprechende Massnahmen abgeleitet.

2019 hat die SBB weitere 41 Lieferanten davon überzeugt, sich der Plattform EcoVadis anzuschliessen. EcoVadis bewertet Lieferanten anhand eines Nachhaltigkeitsfragebogens und macht das Resultat allen angeschlossenen Bestellern zugänglich. Bis Ende 2019 haben 85 Lieferanten der SBB den Fragebogen ausgefüllt.

Das Parlament hat 2019 das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) verabschiedet, das mehr Spielraum für Nachhaltigkeit bietet. Für die Beurteilung von Aspekten der Nachhaltigkeit in Beschaffungsprojekten muss im Unternehmen ein entsprechendes Know-how aufgebaut werden. Die strategischen und operativen Einkäuferinnen und Einkäufer werden deshalb regelmässig geschult. 2019 absolvierten 245 Mitarbeitende das E-Learning zum Thema nachhaltige Beschaffung.



Sichere Schuhe aus fairer Produktion.

Die SBB hat 2019 das gesamte Sicherheitsschuh-Sortiment neu ausgeschrieben. Rund 500 Mitarbeitende haben 40 verschiedene Schuhe über Wochen getragen und bewertet. Die Resultate des Trageversuchs waren ein wesentliches Zuschlagskriterium. Denn eine optimale Ausrüstung leistet einen wichtigen Beitrag zur Arbeitssicherheit. Zudem führte die SBB in den Produktionsstätten der Lieferanten einen Sozialaudit nach amfori BSCI durch. Der Audit überprüft die Arbeitsbedingungen und definiert falls nötig Verbesserungsmassnahmen.





Sinnvolle Beschäftigung.

Wertstoffe müssen oft von Fremdstoffen befreit werden, damit sie wiederverwendet oder auf dem Wertstoffmarkt gewinnbringend verkauft werden können. Bei der SBB übernehmen diese Arbeit unter anderem Mitarbeitende von «SBB Anyway». Sie können ihren ursprünglichen Beruf aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr ausüben.

SBB Anyway betreibt in den drei grossen Sprachregionen sechs Betriebe mit rund 120 Arbeitsplätzen mit ganz unterschiedlichen Tätigkeiten. Dies ermöglicht den Mitarbeitenden, sich wieder beruflich zu integrieren, einer sinnvollen und regelmässigen Beschäftigung nachzugehen und einen Beitrag zum SBB Ergebnis zu leisten.



Die SBB ist seit 2017 Mitglied der Brancheninitiative Railsponsible, in der sich Bahnbetreiber, Lieferanten und Zulieferer zur nachhaltigen Beschaffung austauschen und gemeinsame Ziele definieren. Seit 2019 engagiert sich die SBB im Vorstand und war im vergangenen Jahr Gastgeberin der Jahresversammlung.

Abfall vermeiden und Wertstoffe wiederverwerten.

Verwendete Materialien korrekt zu entsorgen oder wiederzuverwerten, ist für die SBB ein wichtiger Teil ihrer ökologischen Verantwortung. Nachhaltig mit Materialien umgehen heisst, nach Möglichkeit Abfälle zu vermeiden, Wertstoffe getrennt zu sammeln und wiederzuverwerten sowie den Restmüll umweltgerecht zu verwerten.

2019 sind bei der SBB 398 207 Tonnen Sonder-, Betriebs- und Publikumsabfälle angefallen. Über die Hälfte davon oder 242 669 Tonnen sind Gleisaushub. Publikumsabfälle von Zügen und Bahnhöfen fielen 2019 12 866 Tonnen an.

Die SBB betreibt einen eigenen, internen Recyclingbetrieb in Trimbach. Mit dem sogenannten «SBB Recycling Center Wertstoffe» verfolgt sie das Ziel, im Unternehmen anfallende Materialien intern wiederzuverwerten, aufzuarbeiten oder über den Wertstoffmarkt im Stoffkreislauf zu behalten. 2019 haben so 630 Tonnen Material eine Wertsteigerung bzw. ein «zweites Leben» erhalten. Seit Winter 2019 koordiniert die SBB die Entsorgung der BLS. So werden Synergien zum Beispiel an Bahnhöfen mit gemeinsamen Standorten genutzt und damit Sammelbinde und Transporte reduziert.

Das SBB Recycling Center finanziert sich unter anderem durch den Erlös aus dem Wertstoffhandel. Im zweiten Halbjahr 2019 fielen die Preise wegen der abflachenden Weltwirtschaft und zusätzlicher Handelsbarrieren massiv. Teils wurde es bereits schwierig, für einzelne Fraktionen Absatzkanäle zu finden, da europaweit alle Lager überfüllt waren und Stahlwerke keine Anlieferungen mehr annahmen. Für einzelne Fraktionen wie zum Beispiel Leicht-eisen oder Papier mussten sogar Zuzahlungen abgegeben werden. Gegen Ende 2019 zeichnete sich erfreulicherweise eine leichte Entspannung auf dem Markt ab.

Mehr Ressourceneffizienz dank Kreislaufwirtschaft.

Bei Beschaffungs- und Investitionsentscheidungen die Kreislauffähigkeit eines Objektes zu berücksichtigen, senkt langfristig die Kosten und fördert die Nachhaltigkeitsleistung des Bahnbetriebs. Dies trifft vor allem beim Rollmaterial, bei der Bahninfrastruktur und bei Gebäuden zu. Denn die Lebensdauer dieser Beschaffungen ist lang, und ihre Kosten sowie die Umweltrelevanz sind hoch.

Die SBB wurde 2019 neuer strategischer Partner von Madaster Schweiz. Madaster inventarisiert anhand sogenannter «Materialpässe» verbaute Ressourcen und publiziert sie in einer Schweizer Online-Bibliothek. Das schafft Transparenz und fördert die Kreislauffähigkeit von Materialien über den gesamten Lebenszyklus von Bauten. Die SBB möchte mit Madaster das Potenzial für mehr Ressourceneffizienz bei Infrastruktur, Gebäuden und Arealen nutzen.

Die Reduktion von Plastikabfällen gewinnt zunehmend an Bedeutung. 2019 hat die SBB definiert, wie sie in den kommenden Jahren auf Plastik verzichten, ihn ersetzen oder wiederverwerten will. Ein Schwerpunkt richtet sich auf den Verzicht von Einweganwendungen für Nahrungsmittel in SBB Bürogebäuden und an SBB Anlässen. So sparte die SBB 2019 am grössten Mitarbeitendenanlass durch den Gebrauch von Mehrwegbehältern gegenüber dem Vorjahr in nur einem Tag 4560 PET-Flaschen und 3510 Kaffeebecher.



Vorreiterin im Asphaltrecycling.

Die SBB hat in den vergangenen zwei Jahren an der idealen Mischung mit Recyclingasphalt für Perrons getüftelt und sie 2019 schliesslich gefunden: 60 Prozent Anteil in der unteren Tragschicht, 40 Prozent in der sichtbaren Deckschicht. Gegenüber einem Perron aus Frischasphalt konnte die Umweltbelastung um einen Viertel gesenkt werden. Ab 2020 verwendet die SBB diese Asphaltmischung bei allen neuen oder umzubauenden Perrons.



SBB Konzern in Zahlen.

Konzernerfolgsrechnung	2019	2018	+/-	+/- in %
in Mio. CHF				
Betriebsertrag	9864	9645	219	2,3
Betriebsaufwand	-9377	-9059	-317	3,5
Betriebsergebnis/EBIT	487	586	-99	-16,8
Finanzergebnis	-91	-105	15	-13,8
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	86	107	-21	-20,1
Ergebnis vor Steuern	482	587	-105	-18,0
Steuern und Minderheitsanteile	-18	-19	1	-2,7
Konzernergebnis	463	568	-105	-18,5
Infrastruktur Netz ¹	-25	53	-78	-146,3
Regionalverkehr ¹	55	48	7	14,0
aus eigenwirtschaftlichen Bereichen	433	467	-34	-7,2
Free Cashflow ²	-293	-215	-78	36,3
Verzinsliche Nettoverschuldung	8912	8619	293	3,4
Schuldendeckungsgrad	6,27	5,62	0,65	11,5
Entgelte der öffentlichen Hand ³	2802	2720	83	3,0
Leistungen für die Bahninfrastruktur	2117	2058	58	2,8
Abteilungen Regionalverkehr	684	653	31	4,7
Abteilungen Güterverkehr	1	8	-7	-88,7

¹ Gewinne werden gemäss gesetzlichen Vorgaben den spezialrechtlichen Reserven zugewiesen.

² Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand.

³ Hinzu kommen Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen (2019: 1572 Mio.).

Segmentergebnisse	2019	2018	+/-	+/- in %
Einzelabschlüsse in Mio. CHF				
Personenverkehr	215	241	-27	-11,1
Fernverkehr	133	176	-43	-24,7
Regionalverkehr	55	48	7	14,0
übrige Geschäftsfelder	27	17	10	57,2
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr (%)	61,8	61,8	0,0	0,0
Immobilien¹				
vor Ausgleichszahlungen	339	339	0	0,0
nach Ausgleichszahlungen	10	10	0	0,2
Güterverkehr²	3,0	12,9	-9,8	-76,6
Cargo Schweiz	0,0	8,5	-8,5	-99,8
Cargo International	5,5	6,1	-0,5	-8,9
Infrastruktur³	22,5	78,2	-55,6	-71,2
Energie	47,1	24,8	22,3	90,0
Netz	-24,7	53,3	-78,0	-146,3

¹ Ausgleichszahlungen (inkl. Zinsanteil) von 150 Millionen Franken für Infrastruktur und 178 Millionen Franken für die Pensionskasse.

² Cargo Schweiz: Die SBB hält 2019 100 Prozent der Aktien. Cargo International: Die SBB hält 75 Prozent der Aktien.

³ Inkl. Ausgleichszahlung.

Mitarbeitende, Mengen und Leistungen	2019	2018	+/-	+/- in %
Mitarbeitende (FTE)	32 535	32 309	226	0,7
Personenverkehr				
Passagiere pro Tag (Mio.)	1,32	1,25	0,07	5,8
Personenkilometer (Mio.)	19 689	18 608	1 081	5,8
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (%)	28,9	27,9	1,0	3,5
Billettkäufe (Mio.)	123,6	107,4	16,3	15,1
Selbstbedienungsquote (%)	90,6	87,9	2,7	3,0
davon digitale Kanäle (%)	52,8	41,2	11,5	28,0
Immobilien				
Mietertrag Dritte (Mio. CHF)	552	502	50	9,9
Güterverkehr				
Nettotonnenkilometer (Mio.) ¹	16 377	16 974	-597	-3,5
Beladene Wagen SBB Cargo AG (Schweiz)				
System-Wagenladungsverkehr	554 507	573 101	-18 594	-3,2
Einzel-Wagenladungsverkehr	64 871	68 370	-3 499	-5,1
Ganzzüge	214 810	225 107	-10 297	-4,6
Infrastruktur				
Trassenkilometer (Mio.)	185,8	182,3	3,4	1,9
Netznutzungseffizienz (Züge pro Hauptgleis und Tag)	78,6	77,7	0,9	1,1

¹ Konsolidierte Angabe für SBB Cargo AG und SBB Cargo International AG.

reporting.sbb.ch

Mittelflüsse der SBB 2019.

In Mio. CHF und Wachstum gegenüber 2018

Mittelherkunft

9594 (+2,7 %)

Kunden

63 %

6019 (+2,4 %)

Kundenumsatz
5839 (+1,9 %)Übrige
180 (+24,8 %)Personenverkehrserträge
3468 (+2,2 %)Güterverkehrserträge
835 (-3,8 %)Nebenerträge
841 (+0,1 %)Mieteträge
559 (+10,0 %)Übrige Erträge
136 (+11,7 %)Verkäufe von Immobilien
135 (-5,5 %)Devestitionen Finanzanlagen
44 (-)Devestitionen Immaterielle Anlagen
1 (-)

Bund

32 %

3098 (+5,8 %)

Entgelte für bestellte Leistungen
Betrieb, Unterhalt und Erneuerung
(Leistungsvereinbarung) 2000 (+10,6 %),
davon Darlehen 28 (-)Entgelte für bestellte Leistungen
Ausbau (Darlehen)
611 (-4,0 %)Entgelte für bestellte Leistungen RV
321 (+2,7 %)Übrige Beiträge
166 (-2,0 %)

Kantone

5 %

477 (-11,5 %)

Entgelte für bestellte Leistungen RV
364 (+6,6 %)Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau
(Darlehen)
76 (-55,1 %)Übrige Beiträge
37 (+29,5 %)

Den grössten Anteil an den Erträgen der SBB steuern die Kunden bei (63%), u. a. durch Ticketverkäufe im Personenverkehr, aber auch durch Mieteträge aus Bahnhöfen und anderen SBB Immobilien sowie durch Güterverkehrsleistungen. Zudem trägt der Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung (LV) Mittel für den Betrieb und den Unterhalt der Bahninfrastruktur bei. Im Regionalverkehr (RV) wird das Angebot durch die öffentliche Hand (Bund und Kantone) bestellt. Jene Kosten, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind, werden durch den Bund in Form von Entgelten vergütet. Insgesamt stammen 37% der Mittel von der öffentlichen Hand (32% Bund, 5% Kantone).



SBB

Personenverkehr
105 (-3,2 %)Immobilien
-276 (+37 %)Güterverkehr
-22 (-)Infrastruktur
-164 (<-100 %)Konzernbereiche
64 (-53,8 %)Free Cashflow
-293 (-36,3 %)

Mittelverwendung

9887 (+3,5 %)

Mitarbeitende

44 %

4314 (+2,1 %)

Ordentliche Löhne /
Sozialversicherungsleistungen
4314 (+2,1 %)Lieferanten und
Geschäftspartner
55 %

5472 (+4,6 %)

Investitionen
2943 (+5,9 %)Sonstiger Betriebsaufwand
1880 (+8,4 %)Material
369 (+7,1 %)Übrige Mittelflüsse
279 (-25,4 %)Vorsteuerkürzung
101 (+3,4 %)

Mehrwertsteuer 1 %

Die grössten Positionen im Aufwand sind Löhne und Sozialversicherungsleistungen für die Mitarbeitenden (44%). Daneben bezahlt die SBB Lieferanten und Geschäftspartner für Material und Dienstleistungen (55%).

Da die SBB 2019 mehr Mittel aufgewendet als eingenommen hat, ergibt sich insgesamt ein negativer Free Cashflow in der Höhe von -293 Mio. CHF.

Finanzielle Einordnung der SBB Gewinnhöhe.

in Mio. CHF



¹ Abgrenzungen Swiss GAAP FER zu OR sowie FIBU zu BEBU (gleichen sich über die Jahre aus).

² Vor Ausgleichszahlungen 339 Mio. CHF.

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 (2018) 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. Seit Anfang 2019 ist die SBB Cargo AG keine Division mehr und wird als Konzerngesellschaft geführt. Vorbehältlich der ausstehenden Zustimmung der Wettbewerbsbehörde ist der Verkauf von 35 Prozent der Anteile an der SBB Cargo AG im Rahmen des Partnerschaftsprozesses im Laufe des Jahres 2020 vorgesehen.

Die Divisionen und 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 92). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

Die Divisionen und die 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 SBBG muss der Bund zu jeder Zeit die kapital- und stimmenmässige Mehrheit besitzen.

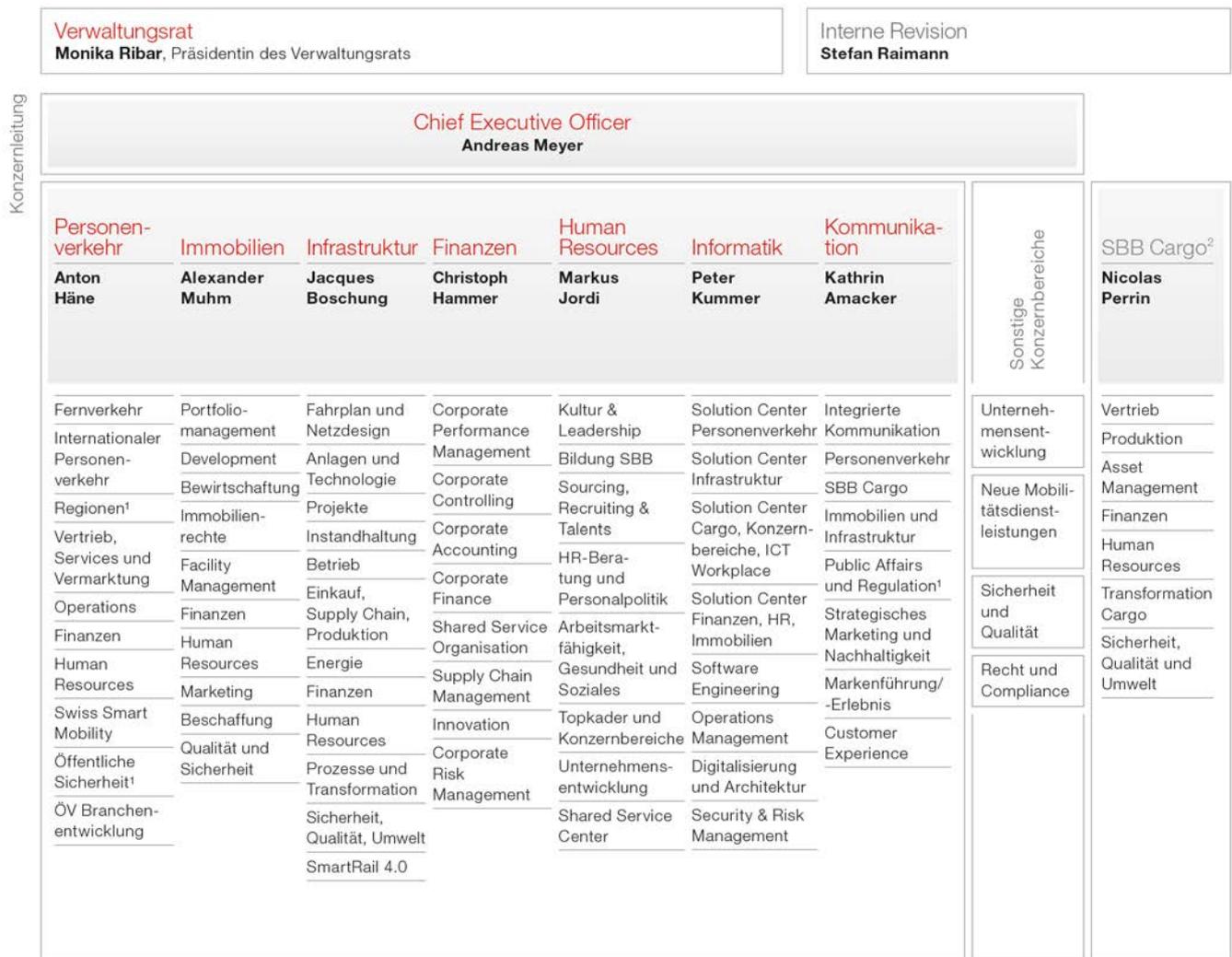
Kreuzbeteiligungen.

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

Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. Dezember 2019 neun Milliarden Franken und ist eingeteilt in 180 Millionen 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 in der Generalversammlung zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben derjenigen von Art. 7 Abs. 3 SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Organigramm (31. Dezember 2019).



¹ Berichterstattungsrecht/-pflicht an den CEO
² SBB Cargo ist eine eigenständige Konzerngesellschaft.

Verwaltungsrat.

Am 31. Dezember 2019 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.

Mitglieder des Verwaltungsrats.

Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2019 wurde diese zum einen durch Daniel Trolliet und zum anderen durch Fabio Pedrina wahrgenommen.

Die nachstehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2019, 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.



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

Monika Ribar (1959, CH)

Verwaltungsratspräsidentin seit 15.6.2016, Mitglied seit 2014, lic. oec. HSG, Ökonomin, Mitglied des Prüfungsausschusses, des Personal- und Organisationsausschusses, des Risk- und Compliance-Ausschusses, des Ausschusses Politischer Dialog sowie des Ad-hoc-Ausschusses Cargo und Vorsitzende des ad hoc eingesetzten Nominationsausschusses.

Wesentliche Mandate: Sika AG, Baar, Mitglied | Chain IQ Group AG, Zürich, VR-Mitglied | Lufthansa AG, Frankfurt a. M. (D), Mitglied des Aufsichtsrats | WORLD MINDS Foundation, Zürich, Mitglied des Executive Advisory Boards.

Pierre-Alain Urech (1955, CH)

Vizepräsident seit Juni 2019, Mitglied seit 28.5.2015, Vorsitzender des Risk- und Compliance-Ausschusses, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses, des Ausschusses Politischer Dialog sowie des ad hoc eingesetzten Nominationsausschusses.

Wesentliche Mandate: Romande Energie Commerce SA, Morges, VR-Präsident (bis 4.12.2019) | Romande Energie Services SA, Morges, VR-Präsident (bis 31.5.2019) | Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. (FMHL SA), Château-d'Oex, VR-Präsident | Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA (FGB SA), Bourg-Saint-Pierre, VR-Präsident | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon, VR-Präsident | DransEnergie SA, Orsières, VR-Präsident | Magic Mountains Coopération, société coopérative, Crans-Montana, VR-Mitglied (seit 24.9.2019) | regioGrid (Verband kantonaler Elektrizitätsunternehmen), Aarau, Vorstandsmitglied (bis 31.5.2019).

Erich Ammann (1957, CH)

Mitglied seit 15.1.2016, Betriebsökonom HWV, Mitglied des Prüfungsausschusses und des Ad-hoc-Ausschusses Cargo.

Wesentliche Mandate: Schindler Holding AG, Hergiswil, VR-Mitglied | Schindler Aufzüge AG, Ebikon, VR-Präsident (bis 22.3.2019), VR-Mitglied (seit 22.3.2019).

Véronique Gigon (1963, CH)

Mitglied seit 1.1.2019, lic. iur., Rechtsanwältin, Master of Business Administration (MBA), Mitglied des Prüfungsausschusses und des Ausschusses Politischer Dialog.

Wesentliche Mandate: Aare Seeland mobil AG, Langenthal, VR-Mitglied (seit 21.6.2019) | Energie du Jura SA, Delémont, VR-Mitglied (seit 14.3.2019) | Amnesty International Schweiz, ehrenamtliches Mitglied des Vorstandes (seit 5.5.2019).

Georg Kasperkovitz (1966, A)

Mitglied seit 15.6.2016, Dr. techn., MBA, Executive, CEO Consumer Packaging bei Mondi plc, Addlestone, GB, und Mitglied des Vorstandes bei Mondi AG, Wien (bis 7.10.2019), Mitglied des Risk- und Compliance-Ausschusses und des Ad-hoc-Ausschusses Cargo.

Keine wesentlichen Mandate.

Fabio Pedrina (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 2.5.2017, lic. oec. publ. Universität Zürich und Raumplaner ETHZ-NDS/FSU/REG-A, Mitinhaber und Mitglied der Studio Habitat.ch SA, Bellinzona, Vorsitzender des Ausschusses Politischer Dialog.

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

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Mitglied seit 2012, lic. oec., Triple A Sarl, neu ACAD Sàrl ab 31. Dezember 2019, Teilinhaberin, Vorsitzende des Personal- und Organisationsausschusses und Mitglied des ad hoc eingesetzten Nominationsausschusses.

Wesentliche Mandate: HUG AG, Malters, VR-Mitglied | Schenk Holding SA, Rolle, Vizepräsidentin | Landolt & Cie, Lausanne, Vizepräsidentin (seit 9. 12. 2019) | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon, VR-Mitglied | Emmi AG, Luzern, VR-Mitglied | SwissBoard-Forum, Bern, Vorstandsmitglied | Glückskette, Genf, Mitglied des Stiftungsrats (seit 1. 1. 2019).

Beat Schwab (1966, CH)

Mitglied seit 15. 6. 2016, Dr. rer. pol., VR-Präsident, Schwab & Kuster AG, Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Wesentliche Mandate: Zug Estates Holding AG, Zug, VR-Präsident | pom+ consulting AG und pom+ Group AG, Zürich, Vizepräsident | Raiffeisen Schweiz Genossenschaft, St. Gallen, VR-Mitglied | Varia US Properties AG, Zug, VR-Mitglied.

Daniel Trolliet (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 9.6.2011, Grossrat Kanton Waadt, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses, des Risk- und Compliance-Ausschusses sowie des ad hoc eingesetzten Nominationsausschusses.

Wesentliche Mandate: Fondation Général Henri Guisan, Pully, Mitglied des Stiftungsrats | Syndicat SEV, Section des retraités PV Fribourg, Präsident (seit 1. 1. 2019).

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. Es liegen keine Interessenkonflikte vor und bei Bedarf werden entsprechende Massnahmen wie 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 April 2020 statt.

Interne Organisation.

Aufgrund des Rücktritts von Peter Siegenthaler hat der Verwaltungsrat Pierre-Alain Urech zum neuen Vizepräsidenten des VR SBB gewählt. Ausserdem wählt der Verwaltungsrat die Vorsitzenden der Ausschüsse des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder. Der Verwaltungsrat bezeichnet einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht. Gemäss Organisationsreglement haben die VR-Ausschüsse Beschlusskompetenz in einzelnen Geschäften, 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 2019 sieben ordentliche und vier ausserordentliche Sitzungen sowie zwei Klausursitzungen ab.

Es bestehen folgende vorberatende Ausschüsse: Prüfungsausschuss (vier Sitzungen im Geschäftsjahr), Personal- und Organisationsausschuss (sechs Sitzungen im Geschäftsjahr), Risk- und Compliance-Ausschuss (zwei Sitzungen im Geschäftsjahr), der Ausschuss Politischer Dialog (drei Sitzungen im Geschäftsjahr), der Ad-hoc-Ausschuss Cargo (drei Sitzungen im Geschäftsjahr) sowie der ad-hoc eingesetzte Nominationsausschuss (neun 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. An den Sitzungen des Nominationsausschusses nahm der Leiter HR teil.

Der Prüfungsausschuss behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, Treasury, Steuern, Versicherungen, internes Kontrollsystem sowie Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Er entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die vom Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert wurden. Er beurteilt im Auftrag des Verwaltungsrats die Unabhängigkeit und die Leistung der internen und der externen Revisionsstelle. Der Leiter der Internen Revision nimmt an den Sitzungen des Prüfungsausschusses 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) und stellt die Durchführung des Deklarationsprozesses des Verhaltenskodex des Verwaltungsrates der SBB und die Überwachung der Befolgung der Ausstandsregeln sowie die Überwachung der Einhaltung des Verhaltenskodex sicher. Ausserdem befasst er sich mit Fragen der Organisation der Konzernspitze (CEO und erste Führungsebene) sowie mit weiteren wichtigen personellen und sozialen Themen.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss behandelt die Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie das Risk Management und dessen Weiterentwicklung, den jährlichen Corporate Risk Report (inkl. Massnahmencontrolling), den Legal & Compliance Report sowie die Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk- und Compliance-Management-Grundsätze (Risk Policy SBB, Compliance Policy und Code of Conduct) und -Aktivitäten der SBB und das Investitionsreporting. Der Leiter der Internen Revision, die Leiterin Recht und Compliance sowie die Leiterin des Corporate Risk Management nehmen an den Sitzungen des Risk- und Compliance-Ausschusses teil.

Der Ausschuss Politischer Dialog besorgt die politische und regulatorische Positionierung der SBB, z. B. im Rahmen von Vernehmlassungen, Stellungnahmen oder wesentlichen parlamentarischen Geschäften auf nationaler oder kantonaler Ebene, definiert die Schwerpunktsetzung Politik und Regulation, bereitet wichtige konzernrelevante Konzessionsgesuche vor, erstattet gegenüber dem Bund Bericht (insbesondere Eignerbericht) und bereitet die SBB Position zur Erneuerung der strategischen Ziele Bund/SBB vor.

Der Ad-hoc-Ausschuss Cargo hat sich im Jahr 2019 insbesondere mit dem Partnerschaftsprozess, aber auch mit dem Sanierungs- und Weiterentwicklungsplan, dem Transformationsprogramm sowie mit der Weiterentwicklung der Governance der SBB Cargo AG befasst.

Der ad hoc eingesetzte Nominationsausschuss führte ein Auswahlverfahren für die Nachfolge des zurückgetretenen CEO, Andreas Meyer, durch und bereitet den Wahlvorschlag für den neuen CEO zuhanden des VR SBB vor.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden von der Verwaltungsratspräsidentin auf Vorschlag des Managements festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Ausschussvorsitzenden. 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. Dabei soll sichergestellt werden, dass die Funktionsweise des Verwaltungsrats SBB sowie seine Struktur den Erwartungen der Mitglieder und der zugehörigen Interessengruppen bestmöglich entsprechen. Es sollen Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt werden, um die Arbeit des Verwaltungsrats und allenfalls die Zusammenarbeit mit der Konzernleitung effizienter zu gestalten.

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 12 Abs. 1 SBBG und den Statuten die Geschäftsführung an die Konzernleitung delegiert. Die Kompetenzen beider Führungsorgane sind im Organisationsreglement festgelegt. Darin sind die von Gesetzes wegen unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben des Verwaltungsrates beschrieben und diejenigen Entscheidungen festgelegt, für 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. In einer Teilrevision wurde das Organisationsreglement per 1. Januar 2019 den aktuellen Begebenheiten angepasst.

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat ein integriertes Planungs- und Reportingsystem 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 abgeltungsberechtigten und nicht abgeltungsberechtigten Bereichen;
- kulturelle Entwicklungsleitlinien als Basis für die Ausgestaltung der Organisation;
- Genehmigung Geschäftsbericht 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 Massnahmen-Controllings;
- 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. Im Rahmen des Massnahmen-Controllings werden die Massnahmen zur Risikosteuerung beurteilt und nach Bedarf angepasst. Auf oberster Ebene setzen sich die Konzernleitung, der Risk- und Compliance-Ausschuss sowie der Verwaltungsrat 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 faire und korrekte Partnerin 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.

Das Compliance Management System (CMS) der SBB ist ein umfassendes System von Massnahmen. Diese sollen sicherstellen, dass das Handeln stets mit den anwendbaren Gesetzen und Regelungen im Einklang steht.

Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung. Die KL, 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 acht Mitgliedern, die vom Verwaltungsrat gewählt werden. Sie sind für die operative Führung ihres jeweiligen Verantwortungsbereichs zuständig.

Der CEO hat den Vorsitz in der Konzernleitung. Er ist gegenüber dem Verwaltungsrat 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 2019, 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.



Von links nach rechts: Markus Jordi, Peter Kummer, Jacques Boschung, Kathrin Amacker, Andreas Meyer, Alexander Muhm, Anton Häne, Christoph Hammer

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 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, VR-Präsident | Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), Bern, Vorstands- und Ausschussmitglied | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Brüssel, Mitglied | IMP HSG – Institut für Systemisches Management und Public Governance, St. Gallen, Mitglied geschäftsleitender Ausschuss | digitalswitzerland, Zürich, Member of the Steering Committee | Avenir Suisse, Zürich, Mitglied des Stiftungsrats (seit 7. 5. 2019).

Anton Häne (1955, CH)

Leiter Personenverkehr seit 2018, Betriebsdisponent, seit 1971 bei der SBB als Leiter Systembetrieb Vertrieb (1992–1999), Leiter Controlling Personenverkehr (1999–2001), Leiter Vertrieb Schweiz (2002–2007), Leiter Verkehrsmanagement (2007–2014), Leiter Fernverkehr (2014–2016) und Leiter Verkehr (2014–2017).

Wesentliche Mandate: zb Zentralbahn AG, Stansstad, VR-Präsident | Schweizer Reisekasse (REKA), Genossenschaft, Bern, Mitglied.

Alexander Muhm (1977, A)

Leiter Immobilien seit Januar 2019, Architekt (Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn., Technische Universität Wien), Executive MBA Universität St. Gallen (HSG), zuvor Gesamtprojektleiter Westlink, Leiter Portfolio-Management Bahnhöfe und Leiter des Bereichs Development.

Wesentliche Mandate: Grosse Schanze AG, Bern, Vizepräsident (seit 1. 1. 2019).

Jacques Boschung (1967, CH)

Leiter Infrastruktur seit Januar 2019, Dipl. phys. (Universität Lausanne), zuvor Senior Vice President of Global Alliances & Telco EMEA bei Dell EMC (ehemals EMC Computer Systems AG), Head Solution Unit/Mitglied der Geschäftsleitung bei Swisscom Systems AG und CEO bei Brightrivers SA.

Wesentliche Mandate: Bluefactory Fribourg-Freiburg SA, Fribourg, VR-Präsident.

Christoph Hammer (1970, CH)

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

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, VR-Mitglied | FC St. Gallen Event AG und FC St. Gallen AG, St. Gallen, VR-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), Brüssel, Member of the HR Directors Conference und Member of the Steering Committee European Sectoral Social Dialogue | Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich, Vorstandsmitglied | Ti&m Holding AG, Zürich, VR-Mitglied | Stiftung Entschädigungsfonds für Asbestopfer, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrats.

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: SwissSign Group AG, Opfikon, VR-Mitglied.

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, Vorstandsmitglied | LITRA, Bern, Vorstandsmitglied.

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2019 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung bestand im Jahr 2019 aus dem CEO, den Leitern der Divisionen Personenverkehr, Immobilien, 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.

Entschädigungen.

Der Verwaltungsrat hat die Entschädigungen sowie Nebenleistungen seiner Mitglieder im Honorar- und Spesenreglement 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 während ihrer Amtsdauer im Verwaltungsrat.

Die Entschädigung der Konzernleitungsmitglieder setzt sich aus einem fixen Grundsalar, einer erfolgs- und leistungsabhängigen Prämie sowie einer Spesenpauschale zusammen. Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements für die Mitglieder der Konzernleitung sowie deren Familienangehörige bzw. Lebenspartnerinnen und -partner.

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 der 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, berücksichtigen die Rahmenbedingungen des Eigners und sind nach transparenten, nachvollziehbaren und vom Verwaltungsrat der SBB gestützten Kriterien definiert.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

An die ausgetretenen Mitglieder der Konzernleitung, Georg Radon und Philippe Gauderon, wurden im Berichtsjahr Honorare im Umfang von 59 000 Franken (Vorjahr 33 000) ausgerichtet. Für die bis Oktober 2018 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, Orgendarlehen.

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 Entschädigungen für die Verwaltungsratspräsidentin (280 352 Franken) und für den CEO (931 799 Franken, exkl. Beiträge an die berufliche Vorsorge) entsprechen je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Entschädigungen im Berichtsjahr.

Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge.

Der VR hat die unübertragbare und unentziehbare Aufgabe, die Berichterstattung an die Generalversammlung über die Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge für Honorare und Entlohnungen im Rahmen des Geschäftsberichts sicherzustellen (Art. 9, lit. h Statuten SBB).

Die Generalversammlung hat an ihrer Sitzung vom 27. April 2018 folgende maximale Beträge der Gesamtentschädigung für das Jahr 2019 beschlossen:

- des Verwaltungsrates von 1 106 800 Franken (inkl. VRP);
- der Verwaltungsratspräsidentin von 280 655 Franken;
- der Konzernleitung von 6 812 620 Franken (inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK SBB und die Kaderzusatzversicherung).

Effektiv wurden folgende Beträge ausbezahlt (vgl. Tabelle auf Seite 61):

- für den Verwaltungsrat: 1 071 632 Franken (inkl. VRP), wobei während fünf Monaten zehn statt wie gewöhnlich neun Mitglieder im VR sassen;
- für die Verwaltungsratspräsidentin 280 352 Franken;
- für die Konzernleitung 5 541 660 Franken (inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK SBB und die Kaderzusatzversicherung).

Die folgende Tabelle zeigt die gesamte den Konzernleitungsmitgliedern gewährte Vergütung für die Geschäftsjahre 2018 und 2019, aufgeschlüsselt nach einzelnen Komponenten und inklusive Nennung des auf den CEO entfallenden Betrags. Im Berichtsjahr beträgt der variable Erfolgsanteil für die Konzernleitungsmitglieder (ohne Arbeitgeberbeiträge an die Personalvorsorge- und Sozialversicherungen, total 1 095 467 Franken), 34,4 % des Basis-salärs (total 3 184 500 Franken).

Damit wurden die von der Generalversammlung festgesetzten Obergrenzen und vom Eigner festgelegten Rahmenbedingungen eingehalten.

Verwaltungsrat.

CHF	2019	2018
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	835 000	805 000
Zusatzhonorare	112 500	145 000
Spesenpauschalen	80 250	78 500
GA	43 882	49 329
Gesamtentschädigung	1 071 623	1 077 829
Verwaltungsratspräsidentin		
Honorar	225 000	225 000
Zusatzhonorare	27 000	34 000
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	5 852	5 852
Gesamtentschädigung	280 352	287 352
Vizepräsident		
Honorar	81 500	90 000
Zusatzhonorare	15 500	14 000
Spesenpauschale	7 000	7 000
GA	5 852	5 852
Gesamtentschädigung	109 852	116 852
Übrige sieben Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	528 500	490 000
Zusatzhonorare	70 000	97 000
Spesenpauschalen	50 750	49 000
GA	32 178	37 625
Gesamtentschädigung	681 428	673 625

Konzernleitung.

CHF	2019	2018
Alle Mitglieder der Konzernleitung		
	8 Personen	9 Personen
Fixes Grundsalar	3 184 500	3 633 200
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 095 467	1 420 038
Spesenpauschalen	159 600	178 800
Risikoversicherung	0	19 505
GA	77 974	75 608
Gesamtentschädigung	4 517 541	5 327 151
CEO		
Fixes Grundsalar	664 300	664 300
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	228 519	264 657
Spesenpauschale	25 200	25 200
Risikoversicherung	0	19 505
GA	13 780	13 780
Gesamtentschädigung	931 799	987 442

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. Für das Geschäftsjahr 2020 wählte die Generalversammlung der SBB AG Deloitte, Zürich, für eine Amtsdauer von einem Jahr als Externe Revisionsstelle.

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 890 110 Franken (Vorjahr 958 345 Franken). Für zusätzliche revisionsnahe Dienstleistungen hat Ernst & Young AG während des Berichtsjahres null Franken (Vorjahr null Franken) 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 Revisionsergebnisse 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 die 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 des Betriebes und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr und der SBB;
- Festlegung der Statuten der SBB;
- Festlegung der Obergrenze für den Gesamtbetrag der Honorare des VR sowie dessen Vorsitz (gesondert) und für den Gesamtbetrag der Entlohnung der Konzernleitung;
- 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.

Inhaltsverzeichnis.

S65 Finanzbericht

SBB Konzern

- S66 Konzernerfolgsrechnung SBB
- S67 Konzernbilanz SBB
- S68 Konzerngeldflussrechnung SBB
- S69 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- S70 Anhang zur Konzernrechnung 2019
- S93 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

SBB AG

- S95 Erfolgsrechnung SBB AG
- S96 Bilanz SBB AG
- S97 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- S106 Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn
- S107 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2019	2018
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	4 439,0	4 382,4
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 802,1	2 719,6
Mieterträge Liegenschaften	3	559,2	508,5
Nebenerträge	4	841,2	840,7
Eigenleistungen	5	1 222,5	1 194,1
Total Betriebsertrag		9 863,9	9 645,2
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	-738,3	-728,1
Personalaufwand	7	-4 313,6	-4 225,5
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-1 981,5	-1 833,0
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9, 19	-12,6	0,0
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	-2 136,8	-2 095,6
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	-193,9	-177,3
Total Betriebsaufwand		-9 376,7	-9 059,5
Betriebsergebnis/EBIT		487,2	585,7
Finanzergebnis	10	-90,9	-105,5
Ordentliches Ergebnis		396,3	480,2
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	11	85,5	107,0
Gewinn vor Steuern		481,8	587,2
Ertragssteuern	12	-13,9	-12,7
Minderheitsanteile	13	-4,4	-6,2
Konzerngewinn		463,5	568,4

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	14	710,5	657,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	542,1	576,2
Andere Forderungen	16	186,3	118,6
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	357,6	328,3
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18	545,1	382,7
Total Umlaufvermögen		2 341,5	2 063,2
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	19	345,1	431,3
Sachanlagen	20	35 118,0	33 671,1
Sachanlagen im Bau	20	10 096,9	9 421,2
Immaterielle Anlagen	21	1 016,6	978,3
Total Anlagevermögen		46 576,5	44 502,0
Total Aktiven		48 918,0	46 565,2

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	1 254,7	828,4
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	6,6	0,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	832,7	785,8
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	25	166,3	146,1
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 526,0	1 458,5
Kurzfristige Rückstellungen	27	284,7	275,1
Total kurzfristiges Fremdkapital		4 071,0	3 494,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	8 368,9	8 450,8
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	21 723,4	20 249,9
Andere langfristige Verbindlichkeiten	25	739,4	824,2
Langfristige Rückstellungen	27	563,8	560,3
Total langfristiges Fremdkapital		31 395,6	30 085,2
Total Fremdkapital		35 466,7	33 579,9
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		1 810,5	1 243,2
Konzerngewinn		463,5	568,4
Eigenkapital excl. Minderheitsanteile		13 343,1	12 880,7
Minderheitsanteile	13	108,3	104,5
Total Eigenkapital		13 451,4	12 985,2
Total Passiven		48 918,0	46 565,2

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2019	2018
Konzerngewinn		463,5	568,4
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		2 342,7	2 253,8
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		0,6	19,1
Zunahme Rückstellungen		23,4	14,5
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-227,9	-56,9
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-98,8	-114,1
Anteilige Verluste/Gewinne aus Anwendung der Equity-Methode		0,6	-1,3
Ergebnis Minderheitenanteile		4,4	6,2
Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	100,7	-147,3
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		2 609,2	2 542,3
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		-1 408,0	-1 324,6
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		1 201,1	1 217,7
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 562,9	-3 375,6
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		134,6	142,5
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-9,9	-28,1
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		44,1	1,6
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen		-223,7	-185,1
Einzahlungen aus Devestitionen von Immateriellen Anlagen		1,2	0,0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 616,6	-3 444,8
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über a-fonds-perdu-Beitrag des Bundes		1 408,0	1 324,6
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur		714,8	687,7
Rückzahlungen von Anleihen		0,0	-150,0
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-301,5	-78,3
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		647,6	485,4
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-0,3	-0,4
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		2 468,6	2 269,0
Total Geldfluss		53,0	41,9
Flüssige Mittel per 1. Januar		657,4	615,5
Flüssige Mittel per 31. Dezember		710,5	657,4
Veränderung flüssige Mittel		53,0	41,9

Frei verfügbarer Cashflow.

Mio. CHF		2019	2018
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)		1 201,1	1 217,7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 616,6	-3 444,8
Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand		-2 415,5	-2 227,1
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand		2 122,8	2 012,3
Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand		-292,7	-214,8
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen		345,7	256,7
Total Geldfluss		53,0	41,9

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschaftskapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinnreserven	Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
Eigenkapital per 1. 1. 2018	9 000,0	2 069,1	1 250,9	-6,6	12 313,4	98,9	12 412,4
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Konzerngewinn	0,0	0,0	568,4	0,0	568,4	6,2	574,6
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1	-0,2	-1,3
Eigenkapital per 31. 12. 2018	9 000,0	2 069,1	1 819,3	-7,7	12 880,7	104,5	12 985,2
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	463,5	0,0	463,5	4,4	467,9
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1	-0,2	-1,4
Eigenkapital per 31. 12. 2019	9 000,0	2 069,1	2 282,8	-8,9	13 343,1	108,3	13 451,4

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 2019 beträgt CHF 2155,5 Mio. (Vorjahr: CHF 2183,2 Mio.).

Anhang zur Konzernrechnung 2019.

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. Das Geschäftsjahr ist, mit Ausnahme der Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG (Abschluss 30. September) 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-Leasing-Transaktionen über Verbindungen zu Zweckgesellschaften. 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 92 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 Prozent der Stimmrechte hält und bei denen sie 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 Prozent 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 Prozent. 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. 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 Prozent und 50 Prozent 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 2019	Durchschnittskurs 2018	Stichtagskurs 31.12.2019	Stichtagskurs 31.12.2018
EUR	1,11	1,15	1,09	1,13

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 Bargeld in den von der SBB betriebenen Bankomaten 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, die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich erhaltener Skonti unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit werden mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das Halten von strategischen Ersatzteilen zur Sicherstellung eines reibungslosen Bahnbetriebs wird gesondert berücksichtigt. Solange die Verwendung absehbar ist, werden diese zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten ohne Wertberichtigung bilanziert.

Die **angefangenen Arbeiten** werden zu Herstellkosten oder – falls dieser tiefer ist – zum realisierbaren Veräusserungswert (Niederstwertprinzip) bewertet. Die erfolgswirksame Erfassung erfolgt erst nach dem Übergang des Lieferungs- und Leistungsrisikos auf den Auftraggeber (Completed-Contract-Methode).

Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten langfristig gehaltene Wertschriften sowie nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil bis 20 Prozent. Die Bewertung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Die Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften beinhalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 Prozent, 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	
– Kunstbauten	50
– Fahrbahn- und Fahrleitungsanlagen	25–50
– Sicherungsanlagen	15–20
– Übertragungsleitungen	33
Übrige Sachanlagen	
– Erschliessungs-, 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 betragen in Jahren:

	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 Nettomarktwert 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 und Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden 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 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, bedingt rückzahlbare Darlehen.

Rückstellungen werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen vorliegen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, wird der Rückstellungsbetrag diskontiert.

In der Rückstellung Ferien/Zeitguthaben sind neben noch nicht bezogenen Ferien und Dienstaltersgeschenken auch Überzeitguthaben und Zeitguthaben aus dem Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» enthalten. Dieses bietet den Mitarbeitenden die Möglichkeit, Zeit- und Geldelemente auf einem individuellen Zeitkonto anzusparen und später als Zeit wieder zu beziehen.

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.

Vorsorgeverpflichtung.

Die berufliche Vorsorge der Mitarbeitenden der SBB AG, der SBB Cargo AG sowie einzelner Tochtergesellschaften wird durch die rechtlich selbstständige Pensionskasse SBB getragen. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats und wird aus Beiträgen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer finanziert. Die übrigen Tochtergesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden jährlich basierend auf den letzten vorliegenden Abschlüssen der Vorsorgeeinrichtungen bestimmt und gemäss Swiss GAAP FER 16 bewertet und ausgewiesen. Ein wirtschaftlicher Nutzen wird nur aktiviert, wenn die Überdeckung für den zukünftigen Vorsorgeaufwand der Gesellschaft verwendbar ist. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, wenn die Voraussetzungen zur Bildung einer Rückstellung erfüllt sind. Veränderungen des wirtschaftlichen Nutzens oder der wirtschaftlichen Verpflichtung werden erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind auch die Verpflichtungen der SBB für langfristige Mitarbeiterleistungen enthalten.

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 Abonnementen, wie General-, Halbtax- oder Verbundabonnementen. 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, basierend auf den Vereinbarungen mit den Bestellern.

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.

Instrumente zur Absicherung von zukünftigen Geldflüssen werden bis zur Realisierung des künftigen Cashflows im Anhang offengelegt.

Bei Eintritt des zukünftigen Geldflusses oder bei Veräußerung des Derivats wird der aktuelle Wert des Finanzinstruments bilanziert und kongruent zum abgesicherten Cashflow im Periodenergebnis erfasst.

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 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2019 hat sich der Konsolidierungskreis um die neu gegründete SBB Cargo Nederland B.V., Batenburg (75 Prozent-Anteil, Oktober 2019), erweitert.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2019	2018
Personenverkehr	3 468,1	3 392,7
Fernverkehr	2 532,0	2 483,3
Regionalverkehr	936,1	909,5
Güterverkehr	834,7	867,8
Betriebsleistungen	39,0	35,5
Infrastruktur (Trassenertrag)	97,1	86,4
Verkehrserträge	4 439,0	4 382,4

Die Verkehrserträge verzeichneten gesamthaft eine Zunahme um CHF 56,6 Mio. (+1,3%).

Die Personenverkehrserträge stiegen aufgrund der weiterhin positiven Entwicklung bei den General- und Halbtaxabonnements und bei den Sparbilletten sowie der gestiegenen Nachfrage im internationalen Personenverkehr um CHF 75,4 Mio. (+2,2%).

Die Abnahme der Güterverkehrserträge von CHF 33,1 Mio. (-3,8%) begründet sich durch den Rückgang an verkauften Zugkilometern im internationalen Geschäft sowie die konjunkturelle Abschwächung im Inland insbesondere in der Automobilbranche.

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2019	2018
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	320,5	312,1
Kantone	364,0	341,4
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	684,5	653,5
Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen		
Abschreibung Infrastruktur	1 408,0	1 324,6
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	294,0	225,7
Betriebsbeitrag Infrastruktur	269,9	375,5
Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen	1 972,0	1 925,9
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	136,8	124,6
Kantone	8,0	7,8
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	144,8	132,4
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 116,7	2 058,3
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	0,9	7,8
Total Leistungen für den Güterverkehr	0,9	7,8
Leistungen der öffentlichen Hand	2 802,1	2 719,6

Die Abgeltungen für die bestellten Leistungen des Regionalen Personenverkehrs kompensieren die Kosten, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind. Die Zunahme im Umfang von CHF 31,0 Mio. (+4,7%) ist auf die Angebotsausbauten und Taktverdichtungen in den Kantonen Aargau und Genf sowie bei der Zürcher S-Bahn zurückzuführen.

Der Beitrag der öffentlichen Hand für Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionsanteile hat sich aufgrund umfangreicher Erneuerungsarbeiten um CHF 151,7 Mio. (+9,8%) erhöht. Der Betriebsbeitrag der öffentlichen Hand an die Bahninfrastruktur konnte aufgrund von realisierten Produktivitätssteigerungen und Minderkosten um CHF 105,6 Mio. (-28,1%) gesenkt werden.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten zudem Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV («Vorteilsabgeltung») in der Höhe von CHF 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 45,0 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 der Kantone für den Regionalen Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

3 Mieterträge Liegenschaften.

Steigende Umsatzmieten an den grossen Bahnhöfen Zürich Hauptbahnhof, Lausanne, Bern und St. Gallen insbesondere aufgrund von Neueröffnungen und zusätzlichen Verkaufsflächen führten zu einem Wachstum der Mieterträge um CHF 50,7 Mio. (+10,0 %) auf CHF 559,2 Mio.

4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2019	2018
Dienstleistungen	217,3	215,9
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	34,8	31,7
Erträge aus Vermietungen	68,8	68,8
Energieertrag	119,0	123,2
Geldwechsel	35,8	36,7
Provisionen	89,0	88,0
Drucksachen- und Materialverkäufe	36,3	40,0
Kostenbeteiligungen	112,8	105,1
Leistungen Bauprojekte	20,9	18,6
Beiträge Regionaler Personenverkehr Ausland	29,4	29,9
Übrige Nebenerträge	77,0	82,8
Nebenerträge	841,2	840,7

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,5 Mio. (+0,1 %) zu.

Die Zunahme der Kostenbeteiligungen um CHF 7,7 Mio. (+7,3 %) begründet sich durch die Neubeurteilung von bestehenden Schadenfällen und entsprechend tieferen Rückversicherungsansprüchen im Vorjahr.

5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2019	2018
Investitionsaufträge	853,5	810,8
Lageraufträge	368,9	383,3
Eigenleistungen	1 222,5	1 194,1

Die um CHF 42,7 Mio. (+5,3 %) höheren Eigenleistungen für Investitionsaufträge begründen sich durch die Zunahme von Investitionen in die Bahninfrastruktur.

Die Aufbereitung von Vorratsteilen in den Werkstätten des Personenverkehrs führt zu Eigenleistungen für Lageraufträge.

6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand wurde im Vorjahr durch die Auflösung der Wertberichtigung auf den strategischen Ersatzteilen entlastet, deshalb fällt dieser im Vergleich zum Vorjahr um CHF 10,2 Mio. (+1,4 %) höher aus.

7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2019	2018
Lohnaufwand	3 046,1	2 990,7
Personalmiete	520,7	491,5
Sozialversicherungsaufwand	577,6	552,3
Übriger Personalaufwand	169,2	191,1
Personalaufwand	4 313,6	4 225,5

Der Personalaufwand wuchs gegenüber dem Vorjahr um CHF 88,1 Mio. (+2,1 %).

Die Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt erhöhten sich um 226 auf 32 535. Diese Stellenerhöhung, eine generelle Lohnerhöhung für alle Mitarbeitenden sowie eine Prämie an die GAV-Mitarbeitenden als Dank für Sonderefforts führten zu einer Zunahme des Lohn- und Sozialversicherungsaufwandes.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2019	2018
Bahnbetriebsleistungen	334,9	344,0
Miete von Anlagen	62,9	61,0
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	523,4	457,8
Fahrzeugaufwand	213,7	163,8
Energieaufwand	177,0	191,4
Verwaltungsaufwand	110,0	97,3
Informatikaufwand	197,1	181,6
Werbeaufwand	74,6	68,5
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	80,1	80,2
Vorsteuerminderungen auf Abgeltungen und Leistungen der öffentlichen Hand	101,3	97,9
Übriger Betriebsaufwand	106,5	89,6
Sonstiger Betriebsaufwand	1 981,5	1 833,0

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 148,5 Mio. (+8,1 %) zu.

Die Fremdleistungen für Unterhalt, Reparatur und Ersatz erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 65,6 Mio. (+14,3 %), da sich die Leistungsmenge beim Fahrbahnunterhalt erhöhte.

Der Fahrzeugaufwand erhöhte sich um CHF 49,9 Mio. (+30,5 %), insbesondere aufgrund der Bildung einer Rückstellung für die Umrüstung der bestehenden Türsteuersysteme bei allen EW IV sowie den Fahrzeugen mit vergleichbaren Türsystemen auf den heutigen Stand der Technik.

Die in der Position «Vorsteuerminderungen auf Abgeltungen und 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 Vorsteuerminderung erfolgt die Vorsteuerminderung mittels Pauschalsteuersätzen auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

9 Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen.

Mio. CHF	2019	2018
Abschreibungen auf Finanzanlagen	12,6	0,0
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 082,4	2 047,2
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	189,9	176,3
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen	54,5	48,3
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen	4,0	1,0
Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen	2 343,3	2 272,8

Die Abschreibungen nahmen um CHF 70,5 Mio. (+3,1 %) zu. Diese stammen insbesondere aus Inbetriebnahmen von Infrastrukturbauten, den Fernverkehrszügen Giruno und FV-Dosto sowie aus Immobilienneueröffnungen.

10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2019	2018
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	2,4	1,4
Zinsaufwand Dritte	-54,8	-68,7
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	-47,6	-48,6
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	2,1	4,7
Fremdwährungserfolg	2,4	7,0
Übriger Finanzerfolg	4,5	-1,2
Finanzergebnis	-90,9	-105,5

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

Der Finanzverlust reduzierte sich unter anderem aufgrund der weiterhin günstigeren Refinanzierungen um CHF 14,6 Mio. (+13,8 %).

11 Erfolg aus Immobilienveräusserungen.

Mio. CHF	2019	2018
Gewinn aus Immobilienveräusserung	85,6	107,1
Verlust aus Immobilienveräusserung	-0,1	-0,1
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	85,5	107,0

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

12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2019	2018
Laufende Ertragssteuern	11,9	11,3
Latente Ertragssteuern	2,0	1,4
Ertragssteuern	13,9	12,7

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 40,6 Mio. (Vorjahr: CHF 41,6 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

Die SBB AG und die Tochtergesellschaften des Regionalverkehrs zahlen Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit sind sie auf kantonaler Ebene und Bundesebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstücksgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Stand 1. 1.	104,5	98,9
Dividenden	-0,3	-0,4
Ergebnisanteil	4,4	6,2
Fremdwährungsdifferenzen	-0,2	-0,2
Stand 31. 12.	108,3	104,5

14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kasse	62,8	72,4
Post	332,3	293,0
Banken	152,3	129,0
Festgelder	50,0	50,0
Transferkonten	113,0	113,0
Flüssige Mittel	710,5	657,4

15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	428,9	437,0
gegenüber Aktionär Bund	101,1	123,9
gegenüber assoziierten Gesellschaften	25,1	29,0
Wertberichtigungen	-13,0	-13,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	542,1	576,2

16 Andere Forderungen.

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

17 Vorräte und angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Vorräte	542,9	507,5
Angefangene Arbeiten	190,6	141,2
Anzahlungen für Kundenaufträge	-178,3	-128,9
Wertberichtigungen	-197,7	-191,4
Vorräte und angefangene Arbeiten	357,6	328,3

Die Zunahme der angefangenen Arbeiten um CHF 49,4 Mio. und der Anzahlungen für Kundenaufträge um CHF 49,4 Mio. ist begründet durch den Bau der Gebäude in Genève Pont-Rouge, Renens und Bern Wankdorf im Auftrag der Käuferschaft. Im Zusammenhang mit der Übernahme von Nachaktivierungen beim Gotthard-Basistunnel wurden auch Vorräte im Umfang von CHF 17,2 Mio. von der AlpTransit Gotthard AG an die SBB AG transferiert (vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen»).

18 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Abgrenzung aufgelöste Zinsabsicherungen	254,3	98,3
Abgrenzung für noch nicht verrechnete Leistungen	179,1	170,5
Abgrenzung für Vorauszahlungen für Leistungen im Folgejahr	60,4	40,9
Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen	51,4	72,9
Aktive Rechnungsabgrenzungen	545,1	382,7

Die Zunahme bei der Abgrenzung aufgelöste Zinsabsicherungen stammt aus der Bilanzierung der Auflösungskosten, welche kongruent mit dem Grundgeschäft im Periodenergebnis erfasst werden.

19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2018	72,9	262,8	65,1	1,2	1,4	403,3
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2018	81,6	262,8	66,0	1,2	2,3	413,8
Bewertungsänderung	-0,1	1,3	-1,7	0,0	0,0	-0,5
Zugänge	7,7	0,0	22,3	0,0	0,2	30,3
Abgänge	0,0	0,0	-1,5	-0,1	-1,2	-2,7
Umbuchungen	1,2	-4,0	2,8	0,0	0,0	0,0
Stand 31. 12. 2018	90,3	260,1	87,9	1,2	1,3	440,9
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2018	-8,7	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,5
Abgänge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,9
Stand 31. 12. 2018	-8,7	0,0	-0,9	0,0	0,0	-9,6
Nettobuchwert 31. 12. 2018	81,7	260,1	87,0	1,2	1,3	431,3
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2019	90,3	260,1	87,9	1,2	1,3	440,9
Bewertungsänderung	-0,1	-0,6	-1,6	0,0	0,0	-2,4
Zugänge	0,0	9,3	1,9	0,0	0,4	11,7
Abgänge	-36,8	0,0	-1,6	-0,1	-0,3	-38,8
Umbuchungen	0,0	0,0	-44,2	0,0	0,0	-44,2
Stand 31. 12. 2019	53,4	268,8	42,5	1,1	1,4	367,2
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2019	-8,7	0,0	-0,9	0,0	0,0	-9,6
Zugänge	-9,8	0,0	-2,8	0,0	0,0	-12,6
Stand 31. 12. 2019	-18,5	0,0	-3,7	0,0	0,0	-22,2
Nettobuchwert 31. 12. 2019	34,9	268,8	38,8	1,1	1,4	345,1

In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 34,9 Mio. (Vorjahr: CHF 44,7 Mio.) enthalten. In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 0,2 Mio. (Vorjahr: CHF 0,2 Mio.) und in den Zugängen solche von CHF 1,7 Mio. (Vorjahr: CHF 2,1 Mio.) enthalten.

Die Abgänge und Umbuchungen betreffen insbesondere strukturierte Finanzanlagen, die im Zusammenhang mit Rückkaufoptionen in den Leasingverbindlichkeiten stehen.

Die Wertberichtigungen auf den Wertschriften und den Darlehen gegenüber Dritten betreffen im Wesentlichen das finanzielle Engagement der SBB bei einer Minderheitsbeteiligung.

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften.

	Anteiliges Eigenkapital
Nettobuchwert 1. 1. 2019	260,1
Kapitalerhöhung Rail Europe SAS	9,3
Erhaltene Dividenden	-2,8
Anteil am Ergebnis	2,1
Nettobuchwert 31. 12. 2019	268,8

20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sach- anlagen	Grund- stücke	Gebäude	Total Sach- anlagen	Sach- anlagen im Bau und Anzah- lungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2018	6 869,0	17 630,0	3 517,3	1 624,3	3 593,7	33 234,3	8 604,4	41 838,7
Anschaffungswerte								
Stand 1. 1. 2018	17 153,3	28 807,4	8 384,7	1 632,4	6 060,6	62 038,4	8 606,9	70 645,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Investitionen	3,5	0,0	0,7	0,0	0,1	4,3	3 374,7	3 379,0
Abgänge Anlagen	-213,5	-301,0	-62,8	-8,6	-37,9	-623,8	-13,7	-637,5
Umbuchungen	669,5	977,8	337,7	15,7	543,3	2 544,0	-2 546,8	-2,8
Stand 31. 12. 2018	17 612,7	29 484,2	8 660,2	1 639,5	6 566,1	63 962,8	9 421,2	73 384,0
Kumulierte Wertberichtigungen								
Stand 1. 1. 2018	-10 284,3	-11 177,4	-4 867,4	-8,1	-2 467,0	-28 804,2	-2,5	-28 806,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-563,4	-912,9	-405,1	0,0	-150,3	-2 031,8	0,0	-2 031,8
Wertbeeinträchtigungen	-1,5	0,0	0,0	0,0	-0,2	-1,8	-13,7	-15,5
Abgänge	203,6	263,4	56,9	0,6	22,4	547,0	13,7	560,7
Umbuchungen	-2,0	-8,6	8,1	0,0	1,5	-1,0	2,5	1,5
Stand 31. 12. 2018	-10 647,6	-11 835,5	-5 207,4	-7,5	-2 593,6	-30 291,7	0,0	-30 291,7
Nettobuchwert 31. 12. 2018	6 965,1	17 648,7	3 452,8	1 632,0	3 972,5	33 671,1	9 421,2	43 092,3
davon Leasing	82,6					82,6		82,6
davon Renditeobjekte				96,2	1 084,1	1 180,4		1 180,4
davon unbebaute Grundstücke				39,6		39,6		39,6
Anschaffungswerte								
Stand 1. 1. 2019	17 612,7	29 484,2	8 660,2	1 639,5	6 566,1	63 962,8	9 421,2	73 384,0
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Investitionen	0,2	0,0	1,0	0,0	0,0	1,2	3 561,7	3 562,9
Nachaktivierung Gotthard-Basistunnel	0,0	419,8	273,5	14,5	37,8	745,5	0,0	745,5
Abgänge Anlagen	-204,7	-197,5	-129,4	-8,4	-49,7	-589,6	-0,2	-589,8
Umbuchungen	923,8	1 048,2	269,3	16,8	620,4	2 878,6	-2 885,8	-7,3
Stand 31. 12. 2019	18 332,1	30 754,7	9 074,6	1 662,4	7 174,6	66 998,4	10 096,9	77 095,3
Kumulierte Wertberichtigungen								
Stand 1. 1. 2019	-10 647,6	-11 835,5	-5 207,4	-7,5	-2 593,6	-30 291,7	0,0	-30 291,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-544,5	-948,5	-426,6	0,0	-162,2	-2 081,8	0,0	-2 081,8
Wertbeeinträchtigungen	-0,1	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Abgänge	198,7	162,9	114,4	0,0	17,5	493,5	0,0	493,5
Umbuchungen	-6,8	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand 31. 12. 2019	-11 000,3	-12 621,1	-5 513,2	-7,5	-2 738,3	-31 880,4	0,0	-31 880,4
Nettobuchwert 31. 12. 2019	7 331,8	18 133,6	3 561,4	1 654,9	4 436,3	35 118,0	10 096,9	45 214,8
davon Leasing	75,7					75,7		75,7
davon Renditeobjekte				98,8	1 413,5	1 512,3		1 512,3
davon unbebaute Grundstücke				39,9		39,9		39,9

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 1040,3 Mio. (Vorjahr: CHF 1112,8 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 92,3 Mio. (Vorjahr: CHF 58,3 Mio.) enthalten.

In den Investitionen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 745,5 Mio. (Vorjahr: CHF 3,3 Mio.) enthalten.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 22,0 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 22,7 Mio.).

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 54,5 Mio. (Vorjahr: CHF 48,3 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

Per 1. Juni 2016 hat die SBB AG den Gotthard-Basistunnel von der AlpTransit Gotthard AG (ATG) übernommen. Von den ab diesem Zeitpunkt unter der Regie der ATG geleisteten Nacharbeiten übernahm die SBB AG per 1. Januar 2019 Sach- und Immaterielle Anlagen sowie Vorräte im Gesamtbetrag von CHF 764,6 Mio. Im gleichen Umfang wurden nicht rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur übertragen. In der Übernahme sind auch Investitionen in den Tunnelausbruch in der Höhe von CHF 34,4 Mio. enthalten, die mittels Investitionsförderungen der öffentlichen Hand finanziert wurden. Diese wurden netto an die SBB AG übertragen.

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. 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 Renens, Basel und Zürich.

21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2018	0,0	142,1	530,6	296,5	969,2
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2018	9,9	317,1	1 488,5	318,3	2 133,8
Investitionen	0,0	0,1	2,5	182,6	185,1
Abgänge Anlagen	0,0	0,0	-21,8	0,0	-21,8
Umbuchungen	0,0	9,7	165,0	-171,9	2,8
Stand 31. 12. 2018	9,9	326,8	1 634,2	329,0	2 299,9
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2018	-9,9	-174,9	-958,0	-21,9	-1 164,7
Planmässige Abschreibungen	0,0	-6,5	-166,2	0,0	-172,7
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-3,6	0,0	-3,6
Abgänge	0,0	0,0	20,9	0,0	20,9
Umbuchungen	0,0	-1,5	-12,0	12,0	-1,5
Stand 31. 12. 2018	-9,9	-182,9	-1 118,9	-9,8	-1 321,6
Nettobuchwert 31. 12. 2018	0,0	143,8	515,3	319,2	978,3
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2019	9,9	326,8	1 634,2	329,0	2 299,9
Investitionen	0,0	0,0	1,3	222,4	223,7
Nachaktivierung Gotthard-Basistunnel	0,0	0,0	1,9	0,0	1,9
Abgänge Anlagen	0,0	-1,1	-82,6	0,0	-83,6
Umbuchungen	0,0	2,0	205,8	-200,6	7,3
Stand 31. 12. 2019	9,9	327,7	1 760,6	350,9	2 449,1
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2019	-9,9	-182,9	-1 118,9	-9,8	-1 321,6
Planmässige Abschreibungen	0,0	-6,1	-183,8	0,0	-189,9
Abgänge	0,0	1,0	77,9	0,0	78,9
Umbuchungen	0,0	0,0	-9,2	9,2	0,0
Stand 31. 12. 2019	-9,9	-187,9	-1 234,0	-0,7	-1 432,5
Nettobuchwert 31. 12. 2019	0,0	139,8	526,6	350,2	1 016,6

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 75,2 Mio. (Vorjahr: CHF 73,0 Mio.).

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.

In den Investitionen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 1,9 Mio. (Vorjahr: keine) enthalten.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 4,0 Mio. (Vorjahr: CHF 1,0 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Nachaktivierung Gotthard-Basistunnel vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen».

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

22 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	1 075,0	642,3
Leasingverbindlichkeiten	96,7	0,0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,1	0,4
Darlehen von Dritten	0,0	7,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	0,0	100,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	81,9	78,7
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1 254,7	828,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	1 934,3	2 255,2
Leasingverbindlichkeiten	0,0	102,5
Personalkasse	838,9	865,5
Darlehen von Dritten	105,5	105,5
Darlehen des Bundes (kommerziell)	4 400,0	3 950,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	1 090,3	1 172,1
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	8 368,9	8 450,8
Finanzverbindlichkeiten	9 623,6	9 279,2

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 727,7 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 185,7 Mio.). Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF -3,4 Mio. (Vorjahr: CHF 0,6 Mio.). Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV).

Die verzinsliche Verschuldung erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 344,4 Mio. auf CHF 9623,6 Mio. Diese Erhöhung ist das Resultat des negativen Free Cashflows infolge von Investitionen insbesondere in Rollmaterial und Immobilien.

23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	0,3	0,3
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,3	0,4
Darlehen von Kantonen (verzinst)	6,0	0,0
Total kurzfristige Darlehen	6,6	0,7
Langfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	19 713,4	18 309,7
Darlehen von Kantonen (zinslos)	2 010,0	1 934,2
Darlehen von Kantonen (verzinst)	0,0	6,0
Total langfristige Darlehen	21 723,4	20 249,9
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	21 730,0	20 250,6

Die Zunahme der Darlehen ist vor allem auf den Baufortschritt bei verschiedenen Projekten im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) sowie auf die Übernahme von Nachaktivierungen beim Gotthard-Basistunnel zurückzuführen (vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen»).

Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 776,2	3 748,0
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	14 257,5	12 935,1
Darlehen Infrastrukturfonds	1 492,3	1 440,3
Darlehen aus anderen Vereinbarungen	187,8	186,7
Kommerzielle Darlehen (vgl. Anmerkung 22)	4 400,0	4 050,0
Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund	24 113,7	22 360,1

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

24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	803,0	753,0
gegenüber Aktionär Bund	29,0	29,2
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,7	3,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	832,7	785,8

25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	98,3	84,4
Übrige Verbindlichkeiten	67,9	61,7
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	166,3	146,1
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Erlösabgrenzungen	57,7	79,8
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	681,8	744,4
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	739,4	824,2
Andere Verbindlichkeiten	905,7	970,3

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind die Verbindlichkeiten für langfristige Mitarbeiterleistungen enthalten.

26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Abgrenzung Fahrausweise	732,9	683,5
Abgrenzung Zinsaufwendungen	39,4	41,8
Abgrenzung laufende Ertragssteuerverpflichtungen	4,9	8,2
Übrige Abgrenzungen	748,9	725,0
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 526,0	1 458,5

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 Lieferantenrechnungen.

27 Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kurzfristige Rückstellungen	284,7	275,1
Langfristige Rückstellungen	563,8	560,3
Rückstellungen	848,5	835,4

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Energie- bereich	Ferien/ Zeitguthaben	Restruk- turierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1. 1. 2018	0,2	39,3	411,2	141,6	69,4	3,5	155,9	821,1
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2	-0,3
Bildung	0,1	0,0	0,0	27,8	22,4	1,5	62,4	114,1
Inanspruchnahme	0,0	-0,8	-11,8	-4,1	-9,8	-0,1	-41,6	-68,3
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,6	0,0	-27,8	-31,3
Bestand 31. 12. 2018	0,3	38,5	399,4	165,2	78,5	4,9	148,8	835,4
davon kurzfristig	0,0	0,7	10,0	131,6	16,4	0,0	116,4	275,1
davon langfristig	0,3	37,8	389,4	33,6	62,0	4,9	32,4	560,3
Bestand 1. 1. 2019	0,3	38,5	399,4	165,2	78,5	4,9	148,8	835,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2	-0,3
Bildung	3,4	0,0	0,0	28,4	0,6	2,5	101,9	136,8
Inanspruchnahme	0,0	-2,0	-10,0	-6,3	-6,2	-0,5	-44,8	-69,8
Auflösung	0,0	-0,1	-5,0	0,0	-14,8	0,0	-33,7	-53,6
Bestand 31. 12. 2019	3,6	36,4	384,4	187,3	58,1	6,9	171,9	848,5
davon kurzfristig	0,0	3,0	10,4	141,4	12,1	0,0	117,9	284,7
davon langfristig	3,6	33,4	374,0	45,9	46,0	6,9	54,0	563,8

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaftlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Jahr 2019 wurden CHF 2,0 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet.

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 belastende Energieverträge besteht noch eine Rückstellung von CHF 384,4 Mio.

Die Rückstellung Ferien/Zeitguthaben erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 22,1 Mio. insbesondere durch weitere Ansparungen der Mitarbeitenden im Lebensarbeitszeitmodell Flexa sowie aufgrund nicht bezogener Ferien- und Überzeitguthaben.

Aufgrund der im Jahr 2019 umgesetzten RailFit-Massnahmen wurden, insbesondere bei Infrastruktur und Personenverkehr, Restrukturierungsrückstellungen im Umfang von CHF 6,2 Mio. in Anspruch genommen. Die Auflösung im Umfang von CHF 14,8 Mio. erfolgte, da mehr betroffene Mitarbeitende als geplant innerhalb der SBB oder auf dem Arbeitsmarkt eine Beschäftigung gefunden haben.

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

Für neue Schäden wurden Rückstellungen von CHF 45,9 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 26,7 Mio. verwendet.

Im Jahr 2019 wurde eine Rückstellung von CHF 35,4 Mio. für die Umrüstung der bestehenden Türsteuersysteme bei allen EW IV sowie bei den Fahrzeugen mit vergleichbaren Türsystemen auf den heutigen Stand der Technik gebildet. Für zukünftige Sanierungszahlungen in Stiftungen, die den Mitarbeitenden ausgewählter Berufsgruppen einen vorzeitigen Ruhestand ermöglichen, wurden Rückstellungen von CHF 12,4 Mio. gebildet. Die im Vorjahr gebildete Rückstellung für den Digitalisierungsfonds in der Höhe von CHF 10,0 Mio. wurde vollständig in Anspruch genommen und an den neu gegründeten Verein übertragen.

28 Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	33,8	21,8
Zunahme Vorräte und angefangene Arbeiten	-28,2	-11,1
Zunahme übriges Umlaufvermögen	-31,2	-74,2
Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	47,2	-62,0
Zunahme/Abnahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	79,1	-21,8
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	100,7	-147,3

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungs- verzicht	Bilanz	Bildung	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand
Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2019	31. 12. 2019	2019	31. 12. 2018	2019	2018
Patronale Fonds	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	-0,1	-0,1
Vorsorgeeinrichtungen	1,3	0,0	1,3	0,4	1,1	-0,2	-0,2
Total	1,4	0,0	1,4	0,4	1,3	-0,3	-0,3

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über/ Unter- deckung	Wirtschaft- licher Anteil der Organisation	Wirtschaft- licher Anteil der Organisation	Erfolgs- wirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand
Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2019	31. 12. 2018			2019	2018
Patronale Fonds	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-496,8	-553,4	56,6	-362,1	-305,5	-280,9
Total	0,0	-496,8	-553,4	56,6	-362,1	-305,6	-280,9

Aus den Sanierungen der Pensionskasse SBB (PK SBB) in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 1172,1 Mio. (Vorjahr: CHF 1250,8 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 eine gestaffelte Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Der Deckungsgrad der PK SBB ist per 31. Dezember 2019 auf 105,4 % (Vorjahr: 101,1 %) gestiegen.

Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Finanzverbindlichkeiten	22	9 623,6	9 279,2
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	21 730,0	20 250,6
Total Finanzverbindlichkeiten		31 353,7	29 529,9
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-711,4	-660,4
Nettoverschuldung		30 642,3	28 869,5
Veränderung gegenüber Vorjahr		1 772,8	900,9

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 8912,3 Mio. (Vorjahr: CHF 8618,8 Mio.).

Die Nettoverschuldung nahm im Berichtsjahr um CHF 1772,8 Mio. (+6,1 %) zu.

Sowohl die verzinsliche Verschuldung für die Finanzierung der kommerziellen Investitionen als auch die Darlehen von Bund und Kantonen für die Finanzierung der bestellten Infrastrukturprojekte nahmen zu.

Weitere Angaben.

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	35,9	34,3
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	2 360,8	1 840,0
Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter	517,4	394,5
Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven	2 914,0	2 268,8

Die weiteren Verpflichtungen mit Eventualcharakter 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 eine Nachschusspflicht für die Partner.

Eventualforderungen.

Die Werkliederverträge 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 vollständiger Übernahme der Fahrzeuge abschliessend bestimmt werden.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Investitionsverpflichtungen	6 660,9	6 317,8
Verpflichtungen im Energiebereich	1 176,7	1 214,2
Übrige	2 537,9	2 181,4
Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen	10 375,6	9 713,4

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Fällig innerhalb eines Jahres	9,1	5,9
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	40,3	24,0
Fällig später als 5 Jahre	84,2	53,0
Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	133,7	82,9

Transaktionen mit nahestehenden Personen.

Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100 Prozent 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 3896,8 Mio. (Vorjahr: CHF 2926,7 Mio.) vom Bund für bestellte Leistungen im Regionalen Personenverkehr, für Güterverkehrsleistungen zur Unterstützung der Erreichung des Verlagerungsziels sowie für Investitionen in das Bahnnetz, inklusive seines Unterhalts und Betriebs, erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2019	2018
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	320,5	312,1
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 408,0	1 324,6
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	294,0	225,7
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	269,9	375,5
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	136,8	124,6
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	0,9	7,8
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	2 430,1	2 370,4
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	1 403,7	519,0
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen, insbesondere Tunnelausbruch Gotthard	63,0	37,3
Total Leistungen Bund	3 896,8	2 926,7
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	364,0	341,4
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	8,0	7,8
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	372,0	349,2
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	75,7	168,6
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	29,4	21,0
Total Leistungen Kantone	477,0	538,9
Total Leistungen der öffentlichen Hand	4 373,8	3 465,5

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

Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Betriebsertrag	233,0	251,1
Betriebsaufwand	-33,2	-30,3
Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften	199,8	220,8

Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den assoziierten Gesellschaften werden in den Anmerkungen 15 «Forderungen aus Lieferungen und Leistungen» und 24 «Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen» separat ausgewiesen.

Im Betriebsertrag sind Arbeiten im Umfang von CHF 17,5 Mio. (Vorjahr: CHF 14,1 Mio.) für die AlpTransit Gotthard AG enthalten. Diese wurden von der SBB AG im Zusammenhang mit dem Bau von Anschlussgleisen zum Gotthard- und Ceneri-Basistunnel zu vom Bundesamt für Verkehr vorgegebenen Bedingungen geleistet.

Im Jahr 2019 übernahm die AlpTransit Gotthard AG keine Unterhaltsleistungen für Anlagen im Eigentum der SBB (Vorjahr: CHF 0,2 Mio.).

Per 1. Juni 2016 hat die SBB AG den Gotthard-Basistunnel von der AlpTransit Gotthard AG übernommen. Von den ab diesem Zeitpunkt unter der Regie der ATG geleisteten Nacharbeiten wurden die aktivierbaren Teile (CHF 747,4 Mio.) an die SBB AG übertragen. Im gleichen Umfang erfolgte die Übertragung von nicht rückzahlbaren Darlehen des Bundes zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Transaktionen mit Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kurzfristige Darlehen und Kontokorrente	83,5	80,1
Langfristige Darlehen	1 090,3	1 172,1
Darlehen gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen	1 173,8	1 252,3

Das Darlehen gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung stammt aus den in den Jahren 2007 und 2010 beschlossenen Sanierungspaketen. 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.

Im Berichtsjahr wurden Amortisationszahlungen in der Höhe von CHF 78,7 Mio. (Vorjahr: CHF 123,2 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand für die Darlehen betrug CHF 50,0 Mio. (Vorjahr: CHF 53,1 Mio.). Der Zinssatz widerspiegelt die Renditeerwartung der Pensionskasse im Zeitpunkt der Sanierung. Für rund einen Viertel des Zinses werden die Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden in Anspruch genommen.

Finanzinstrumente.

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

Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen innerhalb der entsprechenden Risikolimiten abgesichert.

Variabel verzinsten Finanzierungen werden in der Regel mit Zinssatzswaps abgesichert.

Absicherungen von Marktrisiken 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. 2019	31. 12. 2019	31. 12. 2019	31. 12. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2018
Währungen	Absicherung	549,2	11,6	1,4	632,6	23,5	0,1
Zinsen	Absicherung	1 232,1	0,7	165,5	1 582,1	11,8	212,6
Übrige Basiswerte	Absicherung	303,9	17,0	14,3	102,5	10,1	17,7
Finanzinstrumente		2 085,1	29,4	181,2	2 317,1	45,3	230,4

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 von vier Zinsabsicherungsinstrumenten mit einem Nominalvolumen von CHF 250 Mio. Das deutlich tiefere Zinsumfeld beeinflusste den Marktwert der Absicherungsinstrumente negativ.

Konzerninterne Absicherung von Währungsrisiken (Transaktionsrisiken).

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken (Transaktionsrisiken).

Aus der konzerninternen Fremdwährungsabsicherung resultierten im Berichtsjahr die folgenden erfolgswirksamen Effekte auf die Divisionen:

Mio. CHF	2019	2018
Personenverkehr	-2,3	0,8
Immobilien	0,0	0,0
Güterverkehr	4,2	-0,4
Infrastruktur	2,1	3,4

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

Risikomanagement.

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB betreiben ein an ISO 31000:2018 angelehntes und mit der Strategie sowie Finanzplanung abgestimmtes konzernweites Risikomanagement. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen wesentliche Risiken identifiziert, beurteilt sowie Massnahmen zur Risikosteuerung definiert und überprüft. Durch die Zuordnung eines jeden Risikos zu einem Risk Owner bestehen klare Verantwortungen für die Risiken. Die Risk Owner sind für die Risiken in ihrem Verantwortungsbereich und für die operative Umsetzung zuständig. Risk Management ist integraler Bestandteil der Führungsaufgaben und Entscheidungsfindung.

Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung der Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report sowie mit dem Risiko-Update inkl. Massnahmen-Controlling. Der Corporate Risk Report umfasst unter anderem die aktuellen Toprisiken der SBB. Eine konzernweit einheitliche Risikobewertungsmatrix und die Risiko-Cluster bilden die Grundlage für eine standardisierte Bewertung und Berichterstattung der Risiken gemäss der Risk Policy und der Konzernweisung SBB.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich am 10. und 11. Dezember 2019 mit dem Corporate Risk Report 2019 befasst und den Bericht genehmigt. Der Corporate Risk Report 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.

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit ist die SBB Finanzrisiken wie Marktrisiken (Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie Energiepreisschwankungen), Liquiditäts- und Kreditrisiken (finanzielle Gegenparteien) ausgesetzt. Corporate Treasury ist für die Bewirtschaftung dieser Risiken konzernweit, innerhalb der Vorgaben von Risikolimiten, verantwortlich.

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. Das operative Zinsrisiko ist über eine Jahres- (aktuelles Jahr) und eine Mehrjahreslimite begrenzt. Die Einhaltung der Limiten wird monatlich überprüft. Corporate Treasury orientiert sich an fünf Steuergrössen, um eine ausgewogene und adäquate Finanzierungsstruktur sicherzustellen.

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. Das Währungsrisiko ist über zwei Limiten (EUR und USD) und einen Risikohorizont von 12 Monaten begrenzt. Die Einhaltung der Limiten wird monatlich überprüft. Corporate Treasury führt ein internes und externes Limitensystem und prüft deren Einhaltung.

Energiepreisisiken.

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 (v. a. Forwards, Swaps, Länderspreads) sowie in geringem Umfang durch Optionen auf künftige Energiepreise limitiert.

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.

Die externe Finanzierung der SBB für kommerzielle Investitionen erfolgt zum grössten Teil bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und bei der EUROFIMA. Letztere 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.

Kreditrisiken (Gegenparteirisiken).

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, welche über ein langfristiges Kreditrating von mindestens BBB (Investment Grade) einer anerkannten Ratingagentur (oder gleichwertige, nach nachvollziehbaren Kriterien gemessene Ratings) aufweisen. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Kreditlimite pro Gegenpartei.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 20. Februar 2020 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

Partnerstrategie SBB Cargo AG.

Die Swiss Combi AG, bestehend aus Schweizer Logistikdienstleistern, wird 35 Prozent der SBB Cargo AG übernehmen und wird Partnerin des führenden Gütertransportunternehmens der Schweiz. Die geplante Partnerschaft stärkt die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene und erhöht die Auslastung im System-Wagenladungsverkehr und im Kombinierten Verkehr nachhaltig. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in der Logistikkette der Kunden weiter steigen. Die Übernahme bedarf noch der Genehmigung durch die Wettbewerbsbehörden.

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 178,2 Mio. (Vorjahr: CHF 178,1 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 92. 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	Personen- verkehr		Immobilien		Güterverkehr	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Angaben zur Erfolgsrechnung						
Betriebsertrag	5 184,4	5 091,2	876,0	818,5	943,4	987,6
davon						
– Verkehrserträge	3 558,5	3 482,8	0,0	0,0	886,4	918,5
– Leistungen der öffentlichen Hand	728,7	700,4	0,0	0,0	0,9	7,8
– Mieterträge Liegenschaften	6,6	7,8	687,8	648,7	1,0	0,9
Betriebsaufwand	-4 928,5	-4 808,7	-600,3	-565,7	-943,3	-971,2
davon						
– Personalaufwand	-1 838,0	-1 763,6	-130,0	-123,8	-387,6	-388,5
– Abschreibungen	-615,7	-650,6	-200,9	-190,8	-28,1	-27,7
– Bahnbetriebsleistungsaufwand	-1 156,9	-1 139,3	-0,9	-1,1	-292,2	-323,1
Betriebsergebnis/EBIT	255,9	282,5	275,7	252,9	0,1	16,4
Übriger Erfolg	-41,4	-41,1	30,5	53,3	2,9	-3,6
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/ PK-Darlehen	0,0	0,0	-295,8 ¹	-295,8 ¹	0,0	0,0
Divisions-/Konzernergebnis	214,5	241,4	10,4	10,4	3,0	12,9

¹ Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil (CHF 32,4 Mio., Vorjahr: CHF 32,4 Mio.) beträgt die Ausgleichszahlung CHF 328,2 Mio. (Vorjahr: CHF 328,1 Mio.).

Angaben zum Cashflow						
Cashflow aus Betriebstätigkeit	950,9	811,5	88,7	49,9	10,6	51,4
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-884,3	-753,7	-364,3	-487,3	-32,6	-25,5
Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	66,6	57,8	-275,6	-437,5	-22,1	25,9
Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	38,7	50,9	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	105,2	108,7	-275,6	-437,5	-22,2	25,8

	31. 12. 2019	31. 12. 2018	31. 12. 2019	31. 12. 2018	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Angaben zur Bilanz						
Aktiven	11 403,6	11 242,7	6 225,4	5 969,8	689,0	685,6
Umlaufvermögen	2 721,4	2 746,0	47,7	40,1	231,9	240,1
Anlagevermögen	8 682,2	8 496,7	6 177,7	5 929,7	457,0	445,5
davon						
– Fahrzeuge	6 502,7	6 151,6	5,6	5,8	343,4	351,9
– Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	475,5	535,1	3,1	4,2	9,0	5,8
– Grundstücke und Gebäude	97,6	93,4	4 151,5	3 814,7	13,1	13,2
– Sachanlagen im Bau	981,1	1 105,4	1 440,8	1 562,6	25,3	22,1
Passiven	11 403,6	11 242,7	6 225,4	5 969,8	689,0	685,6
Fremdkapital	5 584,0	5 640,0	5 398,4	5 153,1	602,3	602,4
davon						
– Finanzverbindlichkeiten	3 635,9	3 829,1	5 172,5	4 900,5	401,6	389,8
– Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	444,7	515,2	0,0	0,0	0,9	1,0

Infrastruktur		Konzern- bereiche		Eliminationen		Total SBB	
2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
4 506,4	4 421,0	1 095,7	1 050,8	-2 742,0	-2 723,9	9 863,9	9 645,2
1 250,4	1 221,9	0,0	0,0	-1 256,3	-1 240,8	4 439,0	4 382,4
2 072,5	2 011,4	0,0	0,0	0,0	0,0	2 802,1	2 719,6
2,3	0,5	0,0	0,0	-138,5	-149,5	559,2	508,5
-4 631,0	-4 486,9	-1 035,0	-974,9	2 761,5	2 747,9	-9 376,7	-9 059,5
-1 548,3	-1 548,4	- 617,4	-590,3	207,7	189,0	-4 313,6	-4 225,5
-1 449,7	-1 363,7	- 48,9	-40,1	0,0	0,0	-2 343,3	-2 272,8
-96,6	-75,3	- 2,4	-3,4	1 214,2	1 198,2	- 334,9	-344,0
-124,6	-65,9	60,7	75,9	19,5	23,9	487,2	585,7
-2,8	-6,0	11,2	5,8	-24,1	-25,8	-23,7	-17,3
150,0	150,0	145,8	145,8	0,0	0,0	0,0	0,0
22,5	78,2	217,7	227,5	-4,7	-1,9	463,5	568,4

102,0	116,7	48,9	188,2	0,2	0,0	1 201,1	1 217,7
-2 350,4	-2 128,4	15,0	-49,9	0,0	0,0	-3 616,6	-3 444,8
-2 248,4	-2 011,7	63,9	138,3	0,2	0,0	-2 415,5	-2 227,1
2 084,2	1 961,5	0,0	0,0	0,0	0,0	2 122,8	2 012,3
-164,2	-50,2	63,9	138,3	0,2	0,0	-292,7	-214,8

31. 12. 2019	31. 12. 2018	31. 12. 2019	31. 12. 2018	31. 12. 2019	31. 12. 2018	31. 12. 2019	31. 12. 2018
31 634,9	30 013,2	11 660,3	11 190,6	-12 695,1	-12 536,8	48 918,0	46 565,2
530,5	641,0	1 940,2	1 454,7	-3 130,1	-3 058,8	2 341,5	2 063,2
31 104,4	29 372,2	9 720,1	9 735,9	-9 565,0	-9 478,1	46 576,5	44 502,0
479,5	455,2	0,5	0,6	0,0	0,0	7 331,8	6 965,1
17 646,0	17 103,6	0,0	0,0	0,0	0,0	18 133,6	17 648,7
1 807,2	1 660,2	21,7	23,0	0,0	0,0	6 091,2	5 604,5
7 642,0	6 729,4	7,6	1,7	0,0	0,0	10 096,9	9 421,2
31 634,9	30 013,2	11 660,3	11 190,6	-12 695,1	-12 536,8	48 918,0	46 565,2
23 504,3	21 905,1	12 676,7	12 424,8	-12 299,1	-12 145,5	35 466,7	33 579,9
1 051,5	944,3	11 568,7	11 262,1	-12 206,6	-12 046,5	9 623,6	9 279,2
21 284,4	19 734,5	0,0	0,0	0,0	0,0	21 730,0	20 250,6

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %	Beteiligung SBB %	Erf	Seg	
			31. 12. 2019	31. 12. 2018			
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF	9000,00	9000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	P
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	P
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF	1,00	0,75	75,49	75,49	E	P
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V	P
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	P
Lémanis SA, Genève	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	P
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	P
Cisalpino SA en liquidation, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	P
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR	21,68	9,00	41,50	41,47	E	P
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E	P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Milano	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Nederland B.V., Batenburg	EUR	0,10	0,08	75,00	0,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basel	CHF	0,10	0,05	51,00	51,00	V	G
RAAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	90,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V	I
Securitrans, Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB

Erf = Erfassung:
V = Vollkonsolidiert
E = Mittels Equity-Methode
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, 20. Februar 2020

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 66 bis 92), für das am 31. Dezember 2019 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 2019 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.



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

Olivier Mange
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Cristina Zingg
Zugelassene Revisionsexpertin

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2019	2018
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 632,0	3 538,1
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 593,7	2 516,2
Mieterträge Liegenschaften		564,2	514,6
Nebenerträge	3	955,6	954,4
Eigenleistungen		1 201,3	1 173,8
Total Betriebsertrag		8 946,8	8 697,2
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		- 716,0	-704,6
Personalaufwand	4	-3 735,8	-3 667,3
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-1 854,1	-1 678,4
Wertanpassungen auf Beteiligungen		- 14,6	6,0
Abschreibungen auf Sachanlagen		-2 011,9	-1 962,6
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		- 188,4	-173,6
Total Betriebsaufwand		-8 520,9	-8 180,5
Betriebsergebnis/EBIT		425,9	516,7
Finanzertrag		30,2	33,9
Finanzaufwand		-107,2	-118,2
Ordentliches Ergebnis		348,9	432,4
Erfolg aus Immobilienveräusserungen		84,2	107,0
Gewinn vor Steuern		433,1	539,4
Ertragssteuern		- 9,0	-7,3
Jahresgewinn	6	424,1	532,1

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		614,1	558,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	439,5	472,4
Kurzfristige verzinsliche Forderungen		110,6	97,4
Anderere Forderungen		148,3	89,9
Vorräte und angefangene Arbeiten		342,6	314,9
Aktive Rechnungsabgrenzungen		544,8	373,5
Total Umlaufvermögen		2 199,9	1 906,6
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	8	1 133,0	1 235,3
Beteiligungen		593,9	586,6
Sachanlagen		33 267,7	31 683,6
Sachanlagen im Bau		9 959,2	9 314,7
Immaterielle Anlagen		970,5	942,7
Total Anlagevermögen		45 924,3	43 762,8
Total Aktiven		48 124,2	45 669,4

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	784,8	757,9
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	1 564,4	1 064,8
Anderere kurzfristige Verbindlichkeiten	12	136,1	119,9
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 401,1	1 325,9
Kurzfristige Rückstellungen	13	237,6	221,5
Total kurzfristiges Fremdkapital		4 124,1	3 489,9
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	8 338,4	8 420,3
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	21 299,4	19 754,5
Anderere langfristige Verbindlichkeiten	12	739,2	823,9
Langfristige Rückstellungen	13	641,6	623,3
Total langfristiges Fremdkapital		31 018,6	29 622,1
Total Fremdkapital		35 142,7	33 112,0
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserven EBG 67 (Infrastruktur)		43,4	67,2
Reserven PBG 36 (Regionaler Personenverkehr)		-20,0	-25,7
Freie Gewinnreserven		1 400,0	0,0
Kumulierte Gewinne			
Gewinnvortrag		134,1	983,8
Jahresgewinn		424,1	532,1
Total Eigenkapital		12 981,5	12 557,4
Total Passiven		48 124,2	45 669,4

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

Anmerkungen zur Jahresrechnung.

Allgemeines.

Die vorliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern (SBB AG), 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 Prozent beteiligt ist. Beteiligte sind der Bund als Aktionär der SBB AG sowie die Organisationen, die vom Bund beherrscht werden.

Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2019 einen Deckungsgrad von 105,4 % (Vorjahr: 101,1 %) aus. Per 31. Dezember 2019 besteht eine Vorsorgeverpflichtung von CHF 496,8 Mio. (Vorjahr: CHF 553,4 Mio.).

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 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 45,0 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 der Kantone für den Regionalen Personenverkehr in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

Rückstellungen im Energiebereich.

Für die Sanierung des Energiebereichs wurde 2001 ein Bedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die dafür gebildete Rückstellung Sanierung Energiebereich wird für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen und für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten verwendet. Verluste aus Beteiligungen ab 2001 werden durch die Rückstellung Belastende Energieverträge abgedeckt.

Rückstellung für 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 2019 weitergeführt und die Kosten von CHF 2,0 Mio. der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 36,4 Mio.

Rückstellung für Fahrzeuginstandhaltung Regionalverkehr.

Der Regionale Personenverkehr erhält Abteilungen 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. Basierend auf der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) wird diese Differenz einer Rückstellung zugewiesen bzw. entnommen.

Ertragssteuern.

Die SBB AG bezahlt Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit 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	2019	2018
Personenverkehr	3 318,4	3 235,1
Betriebsleistungen	46,9	45,7
Infrastruktur (Trassenertrag)	266,6	257,3
Verkehrserträge	3 632,0	3 538,1

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2019	2018
Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	239,6	237,7
Kantone	281,6	267,0
Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr	521,2	504,8
Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	1 382,0	1 294,8
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	289,2	222,2
Betriebsbeitrag Infrastruktur	258,1	362,3
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 929,4	1 879,3
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	135,1	124,3
Kantone	8,0	7,8
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	143,1	132,1
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 072,5	2 011,4
Leistungen der öffentlichen Hand	2 593,7	2 516,2

3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2019	2018
Dienstleistungen	198,7	185,3
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	133,3	128,0
Erträge aus Vermietungen	68,9	69,2
Energieerträge	117,8	123,7
Geldwechsel	35,8	36,6
Provisionen	85,6	83,5
Drucksachen- und Materialverkäufe	71,6	71,8
Kostenbeteiligungen	129,0	119,5
Übrige Nebenerträge	115,0	137,0
Nebenerträge	955,6	954,4

4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2019	2018
Lohnaufwand	2 522,3	2 472,7
Personalmiete	615,4	596,5
Sozialversicherungsaufwand	462,2	446,7
Übriger Personalaufwand	135,9	151,4
Personalaufwand	3 735,8	3 667,3

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2019	2018
Bahnbetriebsleistungen	196,8	174,3
Miete von Anlagen	59,1	57,8
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	524,9	454,0
Fahrzeugaufwand	193,5	142,1
Energieaufwand	234,7	252,7
Verwaltungsaufwand	118,7	112,1
Informatikaufwand	189,3	176,3
Werbeaufwand	66,4	61,6
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	64,9	66,7
Vorsteuerkürzungen auf Abgeltungen und Leistungen der öffentlichen Hand	93,1	90,1
Übriger Betriebsaufwand	112,6	90,8
Sonstiger Betriebsaufwand	1 854,1	1 678,4

6 Jahrgewinn.

Mio. CHF	2019	2018
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	10,9	5,7
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	-23,9	52,7
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	437,1	473,7
Jahresgewinn	424,1	532,1

7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	313,7	312,6
gegenüber Beteiligten	108,0	130,3
gegenüber Beteiligungen	23,9	36,9
Wertberichtigungen	-6,2	-7,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	439,5	472,4

8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Wertschriften des Anlagevermögens	34,3	80,9
Darlehen gegenüber Dritten	38,6	86,8
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	1 059,0	1 066,4
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,1	1,2
Finanzanlagen	1 133,0	1 235,3

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 AG der SBB Cargo AG eine auf CHF 45,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage.

9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	738,1	690,3
gegenüber Beteiligten	33,9	43,2
gegenüber Beteiligungen	12,9	24,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	784,8	757,9

10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Bankverbindlichkeiten	3 059,3	2 947,5
Leasingverbindlichkeiten	96,7	102,5
Personalkasse	838,9	865,5
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	335,9	268,8
Darlehen des Bundes (kommerziell)	4 400,0	4 050,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	1 172,1	1 250,8
Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	9 902,9	9 485,1

11 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 464,2	3 427,4
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	14 254,9	12 934,0
Darlehen Infrastrukturfonds Bund	1 415,3	1 363,3
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	183,2	181,6
Darlehen Kantone	1 981,8	1 848,1
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	21 299,4	19 754,5

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrentguthaben gegenüber dem Bund von CHF 28,2 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: CHF 31,1 Mio.).

12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	75,0	65,5
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	61,1	54,4
Langfristige Erlösabgrenzungen	57,4	79,6
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	681,8	744,4
Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	875,3	943,8

13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Umweltaltlasten	36,4	38,4
Belastende Energieverträge	358,4	358,4
Sanierung Energiebereich	26,0	41,0
Ferien/Zeitguthaben	151,8	130,6
Restrukturierung	41,5	47,4
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	170,0	152,6
Übrige Rückstellungen	95,1	76,4
Rückstellungen	879,2	844,8

Die Rückstellung Belastende Energieverträge deckt die erwarteten Verluste, welche sich aus der aktuellen Marktpreisprognose ergeben, des Kraftwerks Nant de Drance ab. Weitere Erläuterungen zu den Rückstellungen im Energiebereich vgl. Anmerkung auf Seite 97. Die Rückstellung Fahrzeuginstandhaltung wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 54,7 Mio. (Vorjahr: CHF 58,2 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge ohne grosse Instandhaltungsarbeiten im Berichtsjahr um CHF 72,0 Mio. (Vorjahr: CHF 71,0 Mio.).

14 Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Verzinsliche Verbindlichkeiten	10	9 902,9	9 485,1
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	21 299,4	19 754,5
Total Finanzverbindlichkeiten		31 202,3	29 239,6
./. Flüssige Mittel und kurzfristige verzinsliche Forderungen		-724,7	-655,9
Nettoverschuldung		30 477,5	28 583,7
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		1 893,9	1 120,0

Weitere Angaben.

Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 24 727 (Vorjahr: 24 592).

Liquiditätsmanagement.

Die SBB führen 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.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	7 781,0	7 630,5
Fällig später als 5 Jahre	2 212,4	1 770,8
Total	9 993,4	9 401,3

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

Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Bürgschaften und Garantien	181,5	160,5
Total	181,5	160,5

Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Leasinganlagen	75,7	82,6
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	2 286,1	1 656,0
Total	2 361,8	1 738,5

Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	332,6	372,6
Andere	320,0	196,3
Total	799,8	716,1

Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). 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 vollständiger 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 20. Februar 2020 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.

Anlagenrechnung der Sparte Infrastruktur (Art. 7 RKV).

Mio. CHF	Netto- buchwert	Zugänge	Um- buchungen aus Anlagen im Bau, Reklassi- fikation	Abschrei- bungen	Abgänge	Netto- buchwert
	1. 1. 2019					31. 12. 2019
Gebäude und Grundstücke	1 314,5	137,9	24,6	-23,8	-1,1	1 452,1
Kunstbauten	8 450,6	195,0	-658,5	-226,8	-1,2	7 759,1
Brücken	1 220,2	29,4	186,1	-38,2	-0,2	1 397,4
Tunnel	4 047,9	151,7	530,9	-118,8	-0,3	4 611,5
übrige Kunstbauten	3 182,5	13,9	-1 375,6	-69,8	-0,7	1 750,3
Fahrbahnanlagen	4 524,3	117,6	1 093,0	-340,5	-12,2	5 382,2
Gleise	2 843,7	57,4	167,9	-201,4	-6,4	2 861,2
Weichen	1 501,9	15,6	152,5	-113,2	-5,5	1 551,3
übrige Fahrbahnanlagen	178,7	44,6	772,6	-25,9	-0,3	969,7
Bahnstromanlagen	1 735,8	80,5	217,9	-109,1	-5,4	1 919,6
Fahrleitungsanlagen	928,0	57,0	75,2	-74,0	-2,1	984,1
übrige Bahnstromanlagen	807,8	23,6	142,6	-35,1	-3,3	935,5
Sicherungsanlagen	2 176,9	121,8	298,5	-239,9	-15,8	2 341,5
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	1 619,4	89,7	265,6	-182,5	-11,3	1 780,8
übrige Sicherungsanlagen	557,5	32,1	32,9	-57,4	-4,5	560,6
Niederspannungs- und Telekomanlagen	1 447,9	276,7	70,3	-212,2	-11,2	1 571,6
Niederspannungsverbraucher	1 047,9	208,8	40,8	-132,3	-1,0	1 164,3
übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	400,0	67,8	29,5	-79,9	-10,2	407,3
Publikumsanlagen	626,4	9,7	63,0	-34,5	-6,2	658,3
Perrons und Zugänge	580,5	7,0	60,9	-31,7	-6,2	610,5
übrige Publikumsanlagen	45,9	2,7	2,1	-2,9	0,0	47,8
Fahrzeuge Infrastruktur	440,8	0,0	77,6	-46,3	-4,1	468,1
Schienenfahrzeuge	395,5	0,0	74,0	-38,9	-1,8	428,8
übrige Fahrzeuge Infrastruktur	45,4	0,0	3,6	-7,4	-2,2	39,3
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	353,4	7,1	109,7	-92,2	-1,0	377,0
Anlagen im Bau	6 608,4	2 117,1	-1 296,1	0,0	0,0	7 429,5
Total	27 679,1	3 063,4	0,0	-1 325,3	-58,2	29 359,0
Total Anschaffungswerte	42 605,7					45 413,9
Total kumulierte Wertberichtigungen	-14 926,7					-16 054,9
Total Nettobuchwert	27 679,1					29 359,0

Die Zugänge der Anlagen enthalten die Investitionen der Sparte Infrastruktur von CHF 2232,9 Mio. Zusätzlich wurden Anlagen inklusive der zugehörigen Darlehen der öffentlichen Hand von der AlpTransit Gotthard AG sowie der Turbo AG übernommen. Diese belasten die Investitionsrechnung der Sparte Infrastruktur nicht.

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

Mio. CHF	2019	2018
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 248,5	1 176,3
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	76,8	69,5
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	47,6	39,2
Total	1 372,9	1 285,1

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Anlagegruppen	Total Investitionen	davon zulasten Erfolgsrechnung	davon Zugänge von Anlagen
Mio. CHF	2019	2019	2019
Gebäude und Grundstücke	121,1	7,0	114,2
Kunstbauten	417,7	65,1	352,6
Brücken	132,9	24,1	108,8
Tunnel	182,8	25,4	157,4
übrige Kunstbauten	102,0	15,6	86,4
Fahrbahnanlagen	844,0	138,6	705,4
Gleise	543,1	88,4	454,6
Weichen	274,6	47,3	227,3
übrige Fahrbahnanlagen	26,3	2,8	23,5
Bahnstromanlagen	226,2	26,9	199,3
Fahrleitungsanlagen	131,5	17,8	113,6
übrige Bahnstromanlagen	94,7	9,1	85,7
Sicherungsanlagen	318,5	58,2	260,3
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	226,4	50,4	176,0
übrige Sicherungsanlagen	92,1	7,9	84,2
Niederspannungs- und Telekomanlagen	258,3	20,6	237,7
Niederspannungsverbraucher	111,1	9,5	101,6
übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	147,2	11,1	136,1
Publikumsanlagen	241,5	31,2	210,3
Perrons und Zugänge	235,6	31,1	204,4
übrige Publikumsanlagen	5,9	0,1	5,8
Fahrzeuge Infrastruktur	61,4	0,7	60,7
Schienenfahrzeuge	61,3	0,7	60,6
übrige Fahrzeuge Infrastruktur	0,0	0,0	0,0
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	152,2	59,7	92,5
Total	2 640,9	408,1	2 232,9

Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden aus Mitteln der öffentlichen Hand für Erneuerungen (CHF 1793,2 Mio.) und Ausbauten (CHF 822,8 Mio.) sowie aus eigenen Mitteln (CHF 25,0 Mio.) finanziert.

Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
				31. 12. 2019	31. 12. 2018
Personenverkehr und Tourismus					
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF	1,00	0,74	74,42	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	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Cisalpino SA en liquidation, 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	21,68	9,00	41,50	41,47
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01
Güterverkehr und Spedition					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo International AG, Olten (indirekt)	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
Kraftwerke					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Rapperswil-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
Liegenschaften und Parking					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Diverses					
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

Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die Genehmigung der Jahresrechnung, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen.

Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2019 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31.12.2019	31.12.2018
Gewinnvortrag Vorjahr	110,2	1 036,5
Reserveentnahme Sparte Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	23,9	-52,7
Gewinnvortrag	134,1	983,8
Jahresgewinn	424,1	532,1
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	558,2	1 515,9
Verwendung des verbleibenden Bilanzgewinns		
Reservezuweisung Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	-10,9	-5,7
Zuweisung an die freiwillige Gewinnreserve	-400,0	-1 400,0
Vortrag auf neue Rechnung	147,3	110,2

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, 20. Februar 2020

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 95 bis 106), für das am 31. Dezember 2019 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 2019 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

Olivier Mange
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Cristina Zingg
Zugelassene Revisionsexpertin

Rechtlicher Hinweis.

Der Geschäftsbericht 2019 der SBB ist auf der Website [sbb.ch/geschaeftsbericht](https://www.sbb.ch/geschaeftsbericht) in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

Herausgeberin.

SBB AG
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz

SBB AG

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

sbb.ch/geschaeftsbericht



No. 01-18-688767 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership