

A high-speed train, likely a TGV, is shown traveling along a track that curves through a scenic landscape. The foreground and middle ground are dominated by rows of grapevines in a vineyard, with some trees showing autumnal yellow and orange foliage. In the background, a small town or village is visible on a hillside under a cloudy sky. The train is white with red and blue accents.

SBB Geschäftsbericht.

2021

Inhaltsverzeichnis.

S05	Konzernlagebericht
	Prolog der Verwaltungsratspräsidentin und des CEO
S09	Ein weiteres Jahr im Zeichen von Corona: SBB blickt zuversichtlich nach vorne
S12	Jahreschronik: 2021 auf einen Blick
S19	Für unsere Kundinnen und Kunden
S27	Für eine robuste Bahn
S33	Wichtige Kennzahlen und Finanzergebnisse
S37	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin
S41	Klimafreundlich unterwegs
S45	Engagement für die Gesellschaft
S51	Corporate Governance
S75	Finanzbericht

Zu den Bildern in diesem Bericht.

Die Bilder im diesjährigen Bericht unterstreichen den Blick nach vorne, auf die Raison d'être der SBB: Weil Verbindungen die Schweiz ausmachen.

Wir schaffen Verbindungen.

Sehr geehrte Damen und Herren

2021 hat uns gezeigt: Wir leben in unsicheren Zeiten. Die Coronapandemie hat Trends akzentuiert und Arbeitsformen verändert; wir wissen nicht genau, in welche Richtung sich diese bewegen.

Wohin auch immer die Reise geht, **zufriedene Kundinnen und Kunden und Mitarbeitende auf Basis einer robusten Bahn stehen für uns im Zentrum.** Auch 2021 haben wir hier den Schwerpunkt gesetzt. Im vergangenen Jahr fehlten uns wiederum rund ein Drittel unserer Kundinnen und Kunden in den Zügen und Bahnhöfen. Nach einer Erholung im Sommer hat sich die Nachfrage im Personenverkehr in der fünften Coronawelle wieder abgeschwächt, speziell im Fernverkehr. Trotz Krise haben wir den Fahrplan aber nicht ausdünnen müssen. Erst die Omikron-Welle Anfang 2022 hat uns punktuell dazu gezwungen. Bei SBB Cargo Schweiz stagnierte die Transportleistung auf niedrigem Niveau, international lag sie deutlich über Vorjahr.

Freude bereiten uns Verbesserungen, die wir für unsere Kundinnen und Kunden erzielen konnten – sei es die vollständige Inbetriebnahme der «Metrol Ticino» im April, der frisch renovierte Westflügel des Bahnhofs Basel, der Nachtzug nach Amsterdam oder die flexiblen Transportlösungen von SBB Cargo. Und erfreulich waren die Resultate der Personalumfrage: Fast alle Bereiche erzielten höhere Werte als im Vorjahr. Auch die zuvor angespannte Situation beim Lokpersonal konnten wir endlich weitgehend normalisieren.

Zugunsten einer robusten Bahn haben wir 2021 weitere Stabilisierungen im Bahnbetrieb erreicht. Dank gut geplanten Baustellen und weniger Störungen beim Rollmaterial und in der Infrastruktur war die Pünktlichkeit bemerkenswert gut, jedoch mit saisonalen und regionalen Unterschieden, die uns nicht zufriedenstellen – Stichworte sind schlechter Herbst und ungenügende Pünktlichkeit in der Romandie. Die betrieblichen Probleme spiegeln sich auch in der Kundenzufriedenheit wider, die zwar wie schon im Vorjahr überdurchschnittlich hoch war, aber mit schlechten Werten im zweiten Halbjahr in der Westschweiz. Tiefpunkt war der mehrtägige Totalunterbruch auf der Hauptachse Lausanne–Genf.

Verbessern wollen wir uns bei den Berufs- und Rangierunfällen, die 2021 leicht zugenommen haben. Das können und wollen wir nicht hinnehmen, trotz sinkendem Trend in den vergangenen zwei Jahrzehnten und auch wenn die Eisenbahn ein sehr sicheres Verkehrsmittel ist. 2022 werden wir einen speziellen Fokus auf Sicherheit legen.

Im 2021 war unsere finanzielle Situation weiterhin stark belastet: Der Verlust fiel aber dank Sparmassnahmen, höheren Erträgen und verstärkter Unterstützung des Bundes deutlich tiefer aus als 2020. Dank einem **Stabilisierungspaket mit dem Bund** konnten wir die Weichen Richtung nachhaltige Finanzierung bis 2030 stellen. Beide Seiten tragen dazu bei. Für die gemeinsam erarbeitete Lösung bedanken wir uns. Jetzt geht es darum, sie umzusetzen: Die SBB will bis 2030 rund sechs Milliarden Franken sparen – das wird uns in den kommenden Jahren stark fordern.

Unsichere Zeiten sind auch die Gelegenheit, die Zukunft neu zu gestalten. Wir haben 2021 die **Strategie SBB 2030** erarbeitet. Sie baut auf den Stärken der integrierten Bahn auf. Sie ist eine Evolution, keine Revolution. Die Bahn bleibt im Fokus: pünktlich, zuverlässig, sicher. Bis 2025 wollen wir die Robustheit unseres Systems erhöhen. Bis 2030 wollen wir die Kundenbedürfnisse besser antizipieren. Wir werden unser Angebot schrittweise flexibler gestalten – auf Basis unseres bewährten Taktfahrplans. Für die Schweiz und als Service-public-Unternehmen.

Auch für die Strategie gilt: Jetzt heisst es, sie im Unternehmen umzusetzen und zu leben – entscheidend sind unsere Führungskräfte und Mitarbeitenden. Sie tragen gemeinsam dazu bei, dass die Schweiz funktioniert, sie schaffen Tag für Tag Verbindungen im Land: Verbindungen von Menschen, Gütern, Regionen – Freundschaften werden gepflegt, Familien zusammengebracht und Menschen gelangen sicher und klimafreundlich zur Arbeit und in die Freizeit. Gemäss unserer Raison d'être: **SBB. Weil Verbindungen die Schweiz ausmachen.**

Im Jahr 2022 werden wir uns weiter auf das **Kerngeschäft Bahn** fokussieren. Ein robuster Fahrplan ist mittelfristig angesichts stark steigender Bauarbeiten für Substanzerhalt und Ausbau nur möglich mit mehr Fahrzeitreserven, speziell in der Westschweiz. Wir werden Störungen nie ganz verhindern können, aber wenn es zu Störungen kommt, ist die Information der Reisenden entscheidend – hier müssen wir besser werden.

Auch im **Güterverkehr** müssen wir die Effizienz weiter steigern. Im Binnengüterverkehr ist eine politische Weichenstellung nötig: Der Wagenladungsverkehr ist defizitär und entspricht damit nicht den Vorgaben zur Eigenwirtschaftlichkeit. Er trägt jedoch zur Verkehrsverlagerung und zu den Klimazielen der Schweiz bei. Hier sind wir mit dem Bund daran, Lösungen zu finden. Nach dieser Klärung wollen wir die langfristige Stossrichtung für eine effiziente, automatisierte und nachhaltige Logistik in der Schweiz vorschlagen. Die SBB kann mit ihrer Güterbahn und ihren Standorten in der ganzen Schweiz wesentlich dazu beitragen.

Wir blicken zuversichtlich in die Zukunft. Die Mobilität verändert sich, sie wird künftig stärker schwanken und weniger berechenbar sein. Mehr Menschen werden in der Freizeit reisen und weniger pendeln. Zugleich wird das Bedürfnis nach klimafreundlichem, bequemem Reisen und energieeffizientem Transport zunehmen. Die Bahn hat Zukunft. Denn sie leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz der Schweiz.

In diesem Sinn freuen wir uns auf das diesjährige Jubiläum «175 Jahre Schweizer Bahnen», das wir gemeinsam mit der ÖV-Branche begehen. Der Rückblick soll auch ein Ausblick auf Zeiten nach Corona werden, in denen wir wieder gleich viele und später hoffentlich noch viel mehr Reisende als vor zwei Jahren begrüßen dürfen – dafür setzen wir uns ein. Auch wollen wir einen Beitrag leisten, die Mobilität in der Schweiz gesamtheitlich weiterzuentwickeln und die Kombination der Bahn mit andern Verkehrsträgern zu fördern.

Für das Engagement und das Vertrauen danken wir herzlich: unseren Mitarbeitenden für ihren grossen Einsatz und ihre Leidenschaft, unseren Kundinnen und Kunden, dass sie weiterhin mit uns fahren, bei uns einkaufen und ihre Güter transportieren lassen, Bundesrat und Parlament, Bund und Kantone, all unseren Partnern für die Unterstützung.

Herzliche Grüsse



Monika Ribar
Präsidentin des Verwaltungsrates SBB AG



Vincent Ducret
CEO SBB AG



Monika Ribar, Präsidentin des Verwaltungsrates, und Vincent Ducrot, CEO

Das Bedürfnis nach klimafreundlichem, bequemem Reisen und energieeffizientem Transport wird zunehmen.



Ein weiteres Jahr im Zeichen von Corona: SBB blickt zuversichtlich nach vorne.

Die Coronakrise hat die Nachfrage auch 2021 geprägt und belastet die finanzielle Situation der SBB massiv: Sie wird das Unternehmen nach derzeitiger Schätzung insgesamt rund drei Milliarden Franken kosten.

Angebot im Personen- und Güterverkehr trotz Krise aufrecht erhalten.

Anders als 2020 hat die SBB 2021 das Angebot nicht reduziert und den Fahrplan nicht ausgedünnt. Abgestimmt mit dem Eigner hat die SBB ihren Grundauftrag sichergestellt, wichtige Aufträge für die Schweizer Wirtschaft erfüllt, und sie treibt Ausbauschritte und Angebotsentwicklungen voran. Bei SBB Cargo Schweiz ist zwar die Mengennachfrage zurückgegangen, doch das Angebot wurde mit Fokus auf die Qualität intakt gehalten.

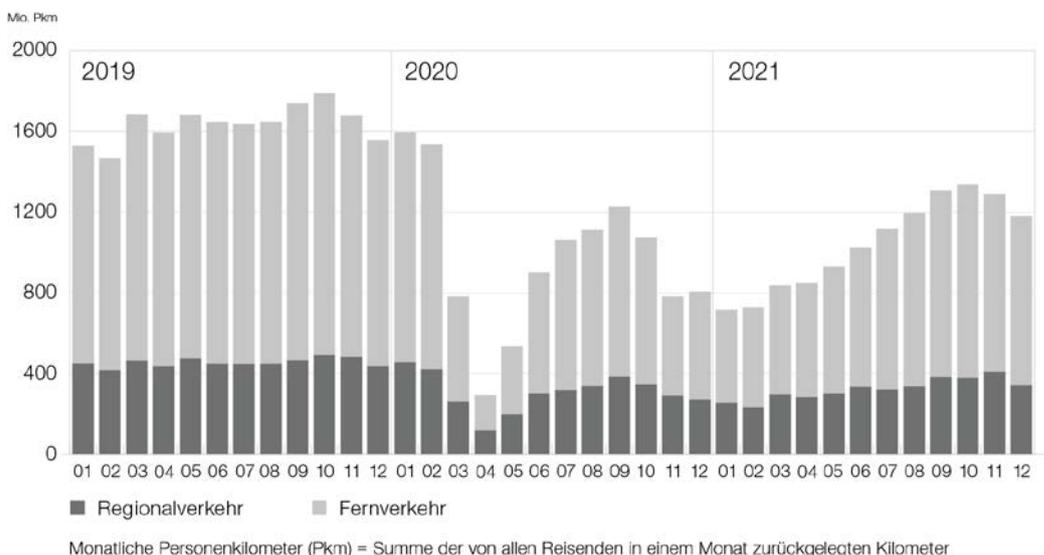
Nachfrage im Personenverkehr von Pandemie geprägt.

Nach einem Tiefstand der Nachfrage zu Beginn des Jahres war im dritten und vierten Quartal eine leichte Erholung spürbar. Die fünfte Coronawelle hat die tendenziell positive Entwicklung jedoch gebrochen. Insgesamt waren 2021 täglich 885 000 Passagiere unterwegs, das sind 4,9 Prozent mehr als 2020, aber immer noch 33,1 Prozent weniger als vor der Pandemie 2019.

Der Freizeitverkehr war zu Beginn der Coronakrise besonders stark betroffen. Er hat sich besser erholt als der Berufsverkehr. Viele Pendlerinnen und Pendler arbeiteten auch 2021 von zuhause aus. Sowohl Freizeit- als auch Berufsverkehr lagen unter dem Nachfrageniveau von 2019.

Nachfrage bei der SBB.

Entwicklung der monatlichen Personenkilometer



Im 2021 stiegen die Personenkilometer insbesondere dank den positiveren Sommer- und Herbstmonaten um 6,8 Prozent gegenüber 2020 an (2021: 12 505 Millionen Pkm, 2020: 11 705 Millionen Pkm).

Im internationalen Personenverkehr lag die Auslastung insgesamt rund einen Drittel unter dem Niveau von 2019, wobei sie stark von den Bestimmungen in den einzelnen Ländern abhängig war. So hat die SBB im Sommer 2021 bei einigen Destinationen sogar das Niveau von 2019 erreicht.

Auch Nachfrage bei Immobilien, Güterverkehr und Infrastruktur von Corona beeinflusst.

Auch die Anzahl Kundinnen und Kunden in den Bahnhöfen entwickelte sich entlang der Pandemie. Sie stieg zwar gegenüber 2020 um 3,6 Prozent, lag aber immer noch 30,5 Prozent unter der Anzahl im Jahr 2019. Nach coronabedingten Drittumsatzeinbussen bei Geschäftskunden in 2020 zeigt sich eine Erholung. Jedoch blieben die Drittumsätze um –19,1 Prozent hinter jenen von 2019 zurück.

Beim Güterverkehr Schweiz stagnierte die Mengenentwicklung auf niedrigem Niveau (2021: 5256 Millionen Nettotonnenkilometer, –0,2 Prozent gegenüber Vorjahr) und liegt nach wie vor 12,1 Prozent tiefer als 2019. Der Güterverkehr international steigerte die Mengen gegenüber dem Vorjahr um 7,9 Prozent auf 17 471 Tausend verkaufte Zugkilometer in 2021 klar und hat sich auch gegenüber 2019 um 4,0 Prozent verbessert.

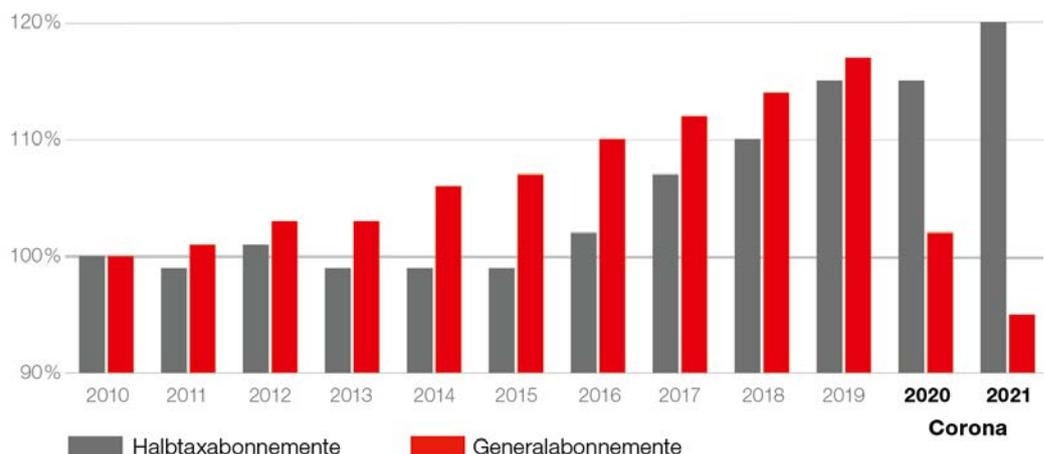
Die coronabedingten Trassenertragsausfälle verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr (+29 Millionen Franken). Dies, weil sich die Nachfrage zwischenzeitlich erholte. Die Erträge blieben aber deutlich unter dem Niveau vor Corona.

Anzahl GA wegen Corona stark eingebrochen, Verkäufe Halbtax auf Allzeithoch.

Die Zahl der Generalabonnemente war weiter stark rückläufig: 406 000 GA waren im Umlauf, gegenüber 439 000 im 2020 und 500 000 im 2019. Damit fiel die Anzahl verkaufter GA unter den Stand des Jahres 2010. Bei den Halbtaxabonnementen waren im vergangenen Jahr 2,83 Millionen Stück im Umlauf, das ist eine deutliche Zunahme gegenüber 2020 (+4,0 Prozent), und entspricht auch gegenüber vor Corona einer Zunahme (+3,9 Prozent).

Entwicklung der Halbtax- und Generalabonnemente.

Indexierte Angabe, Basisjahr 2010



Unterstützung von Bund und Kantonen.

Der Bund unterstützte 2021 wie schon 2020 die abteilungsberechtigten Bereiche Infrastruktur Netz, Regionalverkehr sowie zusätzlich den Güterverkehr Schweiz mit weiteren Mitteln gemäss dringlichem Bundesgesetz über die Unterstützung des ÖV in der Covid-19-Krise. Im Jahr 2020 wurden diese drei Bereiche damit insgesamt mit 277 Millionen Franken, im Jahr 2021 mit 330 Millionen Franken unterstützt. Für diese zusätzlichen Mittel bedankt sich die SBB.

Paket zur finanziellen Stabilisierung geschnürt.

Um bis 2030 eine nachhaltige Finanzierung der SBB zu sichern, haben Bund und SBB ein Stabilisierungspaket geschnürt. Dank diesem sind die Finanzmittel für 2022 gesichert. Sowohl SBB als auch Bund tragen ihren Teil bei: Um die Verschuldung zu bremsen, muss die SBB ihrerseits bis 2030 mit Sparmassnahmen das Ergebnis um rund sechs Milliarden Franken verbessern – dies gegenüber dem Status Quo. Hinzu kommen ab 2024 bis 2030 jährlich weitere 80 Millionen an Kostenmassnahmen und/oder Ertragssteigerungen. Wie dies zu erreichen ist, wird die SBB im 2022 erarbeiten. Der Bund erklärt sich seinerseits bereit, im Fernverkehr die Abgaben für die Trassenbenutzung zu senken, und zwar um 1,5 bis 1,7 Milliarden Franken von 2022 bis zum Konzessionsende 2029. So kann der Fernverkehr mittelfristig wieder Gewinne erzielen. Diese sind nötig für Investitionen, z. B. in Rollmaterial, und neue Angebote. Zudem wird der Zeitplan für die Ausbauten im Horizont 2035 geprüft; sodass einzelne Investitionen zu einem späteren Zeitpunkt anfallen. Dank diesen Entlastungen wird der Schuldenanstieg gebremst. Auch gibt der Bund der SBB Zeit bis 2030, um die Schulden zu senken und den Schuldendeckungsgrad von 6,5 wieder zu erreichen. Jetzt geht es in die Umsetzung, diese wird sehr anspruchsvoll.

Corona prägte Berufsalltag der Mitarbeitenden.

Die Bestimmungen zur Maskenpflicht in den öffentlichen Verkehrsmitteln und in gewissen Bereichen von Bahnhöfen wurde gut eingehalten. Dafür gebührt den Kundinnen und Kunden ein grosser Dank.

Die SBB hat die Zugsreinigung seit Beginn der Coronapandemie intensiviert: Mehrmals täglich werden Kontakt- und Oberflächen wie Haltestangen, Taster, Tische, Armlehnen sowie die WCs gereinigt und desinfiziert. Auf besonders nachgefragten Linien wird eine zusätzliche Unterwegsreinigung durchgeführt. Insgesamt sind täglich rund 1000 SBB Mitarbeitende in der Zugreinigung im Einsatz.

Das Arbeiten mit Schutzmaske und das Einhalten der Schutzkonzepte hat den Berufsalltag auch 2021 stark geprägt. Über 13 000 Mitarbeitende arbeiteten teilweise im Homeoffice. Arbeiten von zuhause oder von einem anderen Arbeitsplatz aus hat auch im zweiten Pandemiejahr gut funktioniert. Rund zwei Drittel der Mitarbeitenden konnten aus betrieblichen Gründen nicht im Homeoffice arbeiten. Die Gesundheit der SBB Mitarbeitenden hat auch weiterhin oberste Priorität.

SBB blickt zuversichtlich nach vorne.

Die SBB richtet den Blick nach vorne mit der SBB Strategie 2030, konkreten Zielen und Umsetzungsschwerpunkten (siehe Seite 16). Die Bahn hat Zukunft. Denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis, und klimafreundliches, staufreies Reisen wird in Zukunft noch weiter an Bedeutung gewinnen. Längerfristig wird die Bahn wieder stark wachsen. Darauf bereitet sich das Unternehmen vor.

Jahreschronik

2021 auf einen Blick.

Januar



1. 1. bis 31. 12.
20 Jahre SBB Contact
Center Brig

Februar

1. 1. bis 31. 12.
20 Jahre SBB Cargo AG



1. 1.
Jochen Decker übernimmt Leitung Informatik und nimmt Einsitz in der Konzernleitung

4. 1.
Die SBB übernimmt alle Aktien von Securitrans. Die «Baustellen-sicherheit» wird bei SBB Infrastruk-tur integriert, der «Objektschutz» als Transsicura eine neue Tochter-gesellschaft von SBB Immobilien

April



1. 4.
Letzte Fahrt der 60-jährigen Einheitswagen EWI

5. 4.
S-Bahn Tessin wird in Betrieb genommen

März

1. 3. bis 31. 10.
Totalunterbruch Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds; Strecke wird saniert

15. 3.
Der Jahresverlust 2020 beträgt –617 Mio. Franken

20./21. 3.
Inbetriebnahme neues Stellwerk Lausanne

26. 3.
In Zürich wird der Negrellisteg eröffnet. Die neue Fussgängerbrücke über das Gleisfeld verbindet die Stadtkreise 4 und 5

Mai

21. 4.

SBB bestellt weitere 60 Interregio-Doppelstockzüge bei Stadler

30. 4.

Nach 50 Jahren SBB: Toni Häne erreicht Pensionsalter und gibt Leitung Personenverkehr ab



1. 5.

Start der beiden neuen Divisionen Markt und Produktion Personenverkehr. Véronique Stephan übernimmt Leitung Markt und Linus Looser Leitung Produktion Personenverkehr, beide nehmen Einsitz in der Konzernleitung

Lancierung des Kompetenzzentrums Inklusion und Barrierefreiheit



Juni

3. 5.

Neues Lohnsystem: Weiterentwicklung nach anspruchsvollen Verhandlungen von SBB, SEV, Transfair, VSLF und KVöV vereinbart

4. 5.

Keine Tarifmassnahmen im ÖV 2021/2022

13. 5./23. 5.

Am Auffahrt- und am Pfingstwochenende verkehren je 23 Zusatzzüge ins Tessin und retour



18. 5.

Neue Kunstinstallation von Patrizia Pfenninger in Bellinzona

10. 6.

Erstes neues SBB Reisezentrum öffnet in Montreux, Horgen und Mendrisio folgen



24. 6.

Nach vier Jahren Bauzeit erstrahlt der historische Westflügel im Bahnhof Basel SBB wieder in altem Glanz

29. 6.

Totalumbau des Bahnhofs Lausanne beginnt



September

1. 9.

Ankündigung Markttests neue Abos (u. a. ÖV-Guthaben)

12. 9.

Rettungsübung zeigt: Simplontunnel ist sicher, Zusammenarbeit funktioniert

15. 9.

Franz Steiger wird neuer Finanzchef und Mitglied der Konzernleitung; er ersetzt Christoph Hammer

August

Juli

1. 7.

Das neue Quartier Europaallee in Zürich ist fertiggestellt, die SBB übergibt den öffentlichen Raum an die Stadt

18. 7.

Rekordtag der Velosaison 2021: 2537 Reservationen



17. 9.

Die erste der zwölf umweltfreundlichen H3-Hybridloks kommt bei SBB Cargo an

22. 9.

Der Halbjahresverlust beträgt –389 Mio. Franken



27. 9.

Der Sonderzug «Connecting Europe Express» macht Halt in der Schweiz



Oktober

1. 10.

Jungbrunnen im Bahnhof Winterthur. Per Knopfdruck können Reisende ihre Trinkflasche kostenlos mit frischem Wasser auffüllen und so mithelfen, Plastikabfall zu vermeiden

5. 10.

Stadler erhält Auftrag für 286 neue Triebzüge für den Regionalverkehr; am 29. 10. reicht Alstom Beschwerde ein

31. 10.

Ende Oktober beziehen die SBB Mitarbeitenden in der Romandie den neuen Sitz im neu entstandenen Stadtquartier «Parc du Simplon» in Renens



November

5. 11.

Die Gemeinschaft europäischer Bahnen (CER) und der Gewerkschaftsdachverband Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) unterzeichnen die Vereinbarung «Women in Rail»

9. 11. bis 12. 11.

Unterbruch Lausanne-Genf infolge Gleisabsenkung Bahndamm Tolothenaz. Eingeschränkter Betrieb bis 27. 11.



17. 11.

Vorstellung neue Karte: SwissPass next Generation ab 1. 1. 2022

Erfreuliche Werte in der Personalumfrage 2021

25. 11.

Verwaltungsratspräsidentin und CEO präsentieren Strategie SBB 2030

Dezember

1. 12.

Die SBB erreicht mit ihrem Energiesparprogramm die Einsparung von 500 GhW

11. 12.

Eröffnung Kantonsbahnhof Altdorf



12. 12.

Fahrplanwechsel mit neuem Nachtzug nach Amsterdam und einem zusätzlichen Zug von Basel nach Mailand

Neues Angebot Sparklassenwechsel

SBB Strategie 2030: Bahn im Fokus und schrittweise flexibler.

Die Ende November 2021 verabschiedete SBB Strategie 2030 zeigt die Zukunft des Unternehmens und den Weg aus der Coronakrise. Im Fokus stehen die Kundinnen und Kunden und der Kern der Bahn – pünktlich, zuverlässig, sicher.

Die SBB will flexibler und effizienter werden sowie gezielt und intelligent dort wachsen, wo die Bahn stark ist. Sie bleibt führend in der Nachhaltigkeit und will eine Bahn von Menschen für Menschen sein.

Die Mobilität wird gemäss den neusten Prognosen des Bundes weiterhin zunehmen, auch dank klimafreundlichem Reisen. Gleichzeitig wächst das Bedürfnis nach Flexibilität, das Reiseverhalten wird weniger berechenbar. Zudem belasten die Folgen des Coronavirus die finanzielle Lage nach wie vor, der Effizienzdruck steigt. Die Antwort der SBB darauf ist mehr Robustheit im Bahnsystem und schrittweise mehr Flexibilität in Produktion und Angebot.



Umsetzung in zwei Etappen.

Die SBB setzt die Strategie in zwei Etappen um. Bis 2025 will die SBB den Betrieb und den Fahrplan stabilisieren und die Kundenorientierung weiter erhöhen. Die erste Etappe ist die Grundlage für den zweiten Schritt bis 2030.

Unsere Ziele bis 2030.

– **Wir wollen das Angebot künftig kundenorientierter und flexibler gestalten, basierend auf dem bewährten Taktfahrplan.**

Beispielsweise gestaltet sich der Fahrplan künftig für Freizeitreisende am Wochenende anders als für Pendlerinnen und Pendler unter der Woche, oder er wird je nach Jahreszeit punktuell angepasst. Basis dafür ist eine robuste Bahninfrastruktur und ein qualitativ hochstehender Bahnbetrieb. Zudem soll Bahnfahren einfacher, bequemer und attraktiver werden. Beispiele dafür sind: bessere Kundeninformation im Störfall, barrierefreier Zugang zur Bahn und neues einheitliches Rollmaterial.

– **Wir wachsen in unserem Kerngeschäft intelligent, das heisst dort, wo die Bahn ihre Stärken hat.**

Die SBB investiert in internationale Verbindungen wie den Nachtzug nach Amsterdam und bietet damit klimafreundliche und wettbewerbsfähige Alternativen zu Flugzeug und Auto. In Zusammenarbeit mit der ÖV-Branche will sie Preise und Sortiment vereinfachen. Bahnhöfe, die Visitenkarten der SBB, sollen als attraktive Verkehrsdrehscheiben den Öffentlichen mit dem Individualverkehr vernetzen.

– **Wir steigern unsere Effizienz und ermöglichen für die SBB eine wirtschaftlich nachhaltige Perspektive.**

Die SBB digitalisiert ihr Kerngeschäft von der Planung bis zur Bahnproduktion und strebt einen besseren Fahrzeugunterhalt und Investitionen in Unterhaltsanlagen an. Dank der Immobilienentwicklung auf eigenen Grundstücken stellt die SBB langfristig stabile und wiederkehrende Erträge sicher.

– **Wir wollen in allen Aspekten der Nachhaltigkeit führend und eine Bahn von Menschen für Menschen sein.**

Ein klares Bekenntnis dafür ist die bis 2030 angestrebte Klimaneutralität der SBB. Mit einem wettbewerbsfähigen Angebot leistet SBB Cargo einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Die SBB entwickelt das Bahnumfeld weiter zu lebenswerten und nachhaltigen Stadtquartieren. Weiter will sie eine der attraktivsten Arbeitgeberinnen der Schweiz bleiben und für heutige und künftige Mitarbeitende sinnstiftende Arbeit bieten.

Weitere Infos: sbb.ch/strategie

Die SBB will flexibler und effizienter werden sowie gezielt und intelligent dort wachsen, wo die Bahn stark ist.



Für unsere Kundinnen und Kunden.

Reisen soll für unsere Kundinnen und Kunden einfach und komfortabel sein. Die SBB hat hier einige Fortschritte erzielt – das zeigen auch die Werte in der Kundenzufriedenheit. Einen wesentlichen Beitrag für die guten Werte leisten die Mitarbeitenden in den Zügen, im Gleisfeld, in den Bahnhöfen, in den Werken und von zuhause aus. Die SBB muss sich aber weiter verbessern, beispielsweise bei der Information im Störfall.

Neue Angebote im Personenverkehr.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 sind internationale Zugreisen schneller und bequemer dank dem Nachtzug nach Amsterdam und einem zusätzlichen Zug von Basel nach Mailand. Auf der Strecke Zürich–München verkehren die ersten drei Züge mit einer kürzeren Fahrzeit von dreieinhalb statt vier Stunden. Drei weitere Züge der Astoro-Flotte werden zurzeit für die schnellere Fahrzeit umgerüstet, sodass alle sechs täglichen Verbindungen mit der kürzeren Fahrzeit angeboten werden können.

Im Inland profitierten Reisende mit dem Fahrplanwechsel von verschiedenen Angebotsverbesserungen, wie zum Beispiel vom stündlich nach Rorschach verlängerten IC5 Genève Aéroport–Zürich HB–St. Gallen oder von zusätzlichen IC3-Zügen von Chur nach Zürich für Wintersportlerinnen und -sportler. Mit der IR35-Linie «Aare Linth» ist dank der Kooperation zwischen SOB und SBB neu eine Direktverbindung von Bern nach Chur via Burgdorf–Zürich–Ziegelbrücke entstanden. Ab Januar 2022 bis März hat die SBB zudem an den Wochenenden den VosAlpes Express Fribourg–Le Châble angeboten, ohne Umsteigen auf die Pisten von Verbier.

Im neuen Kantonsbahnhof Altdorf halten seit dem Fahrplanwechsel alle zwei Stunden die IC2-Züge. Damit entstehen neue schnelle Direktverbindungen von Altdorf ins Tessin und nach Zürich, respektive ab 2023 nach Basel.

Mit den neuen Angeboten schafft die SBB eine klimafreundliche und wettbewerbsfähige Alternative zu Flugzeug und Auto. So verursacht beispielsweise die Zugreise von Zürich nach Amsterdam rund siebenmal weniger CO₂ als die Reise per Flugzeug.

Seit dem Fahrplanwechsel im
Dezember 2021 sind internatio-
nale Zugreisen schneller und
bequemer.

Gratisinternet auf den Zügen.

Gute Mobilfunkverbindungen machen die klimafreundliche Bahn attraktiver. Reisezeit soll nutzbare Zeit sein – sei es zum Arbeiten oder zur Unterhaltung. Seit Dezember 2020 surfen Kundinnen und Kunden von digitec connect, Quickline, Salt und Sunrise kostenlos in den Fernverkehrszügen der SBB und SOB. Seit dem Fahrplanwechsel 2021 können neu auch Swisscom-Nutzerinnen und -Nutzer vom Gratisinternet in den Zügen profitieren.

Veloboom – zusätzliche Veloplätze geschaffen.

Der Ansturm auf die Veloplätze in SBB Zügen war 2021 besonders gross. Nur dank dem grossen Einsatz der Mitarbeitenden konnte der Andrang bewältigt werden. Für 2021 hat die SBB das Angebot an Veloplätzen ausgebaut und innert kurzer Zeit 4000 reservierbare Plätze geschaffen. Auf den beliebtesten Strecken stehen somit bis zu dreimal mehr Plätze zur Verfügung. Weil das insgesamt an Spitzentagen noch nicht reicht, musste die Reservationspflicht ausgedehnt werden. Denn: der weitere Ausbau von Velokapazitäten braucht Zeit. Die Reservationspflicht in der warmen Jahreszeit am Wochenende schafft Verlässlichkeit. Die SBB entwickelt im Dialog mit den Veloverbänden und Branchenvertretern das Angebot schrittweise weiter. Ab der Saison 2022 bis 2025 werden über 400 zusätzliche Veloplätze in den Fernverkehrszügen geschaffen.

Kundenfreundliche Fahrgastrechte in Kraft.

Seit dem 1. Januar 2021 erhalten Reisende eine Entschädigung, wenn sie mit 60 oder mehr Minuten Verspätung am Reiseziel eintreffen. Auch Abonnentinnen und Abonnenten erhalten eine Entschädigung – in der Höhe des Tageswerts des Abonnements. Die Entschädigungsanträge können online oder an jedem bedienten Verkaufspunkt aufgegeben werden. Diese Lösung ist einfach, kundenfreundlich und gilt für die ganze ÖV-Branche. Verarbeitet werden die Anträge zentral bei der SBB, die diese Aufgabe im Mandat für die Alliance SwissPass ausführt.

Stabile ÖV-Preise für Kundinnen und Kunden.

Die Preise im öffentlichen Verkehr bleiben 2022 das fünfte Jahr in Folge stabil: Die SBB und die Branche des öffentlichen Verkehrs setzen gerade in der Coronakrise alles daran, die Kundinnen und Kunden (wieder) für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen. Deshalb verzichten sie auch für 2022 auf eine generelle Tarifierhöhung, die Preise für nationale Abonnemente und Einzelbillette bleiben auf dem bestehenden Niveau. Punktuell hat das ÖV-Angebot seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 sogar Preissenkungen erfahren. Kinder fahren bis zum sechsten Geburtstag immer gratis, Schulklassen dank einer Spezialtageskarte für 15 Franken pro Person. Touristen profitieren von günstigeren und flexibleren Angeboten beim Swiss Travel Pass. Der Gültigkeitsbereich der Begleitkarte für Reisende mit eingeschränkter Mobilität, die im öffentlichen Verkehr auf eine Begleitperson angewiesen sind, wird massiv ausgeweitet und jenem des Halbtax angeglichen.

Sparbillette, Sommer-GA und Abo-Tests.

Auch 2021 gab es Sparbillette für die Kundinnen und Kunden. Der Sparklassenwechsel wurde mit dem Fahrplanwechsel vom 11./12. Dezember 2021 eingeführt. Seither nutzen täglich rund 500 Kundinnen und Kunden das Produkt. Schulkinder im Klassenverband (ab zehn Personen) kommen seit dem 1. Januar 2022 in den Genuss preislich vergünstigter Tageskarten für Schul- und Sportanlässe. Die Schultageskarte für 15 Franken im GA-Gültigkeitsbereich entlastet das Schulbudget und fördert Aktivitäten ausserhalb des Schulhauses

Immer mehr Kundinnen und Kunden nutzen für den Ticketkauf die digitalen Kanäle auf sbb.ch und SBB Mobile.

wie Schulreisen, Klassenlager, Schulverlegungen und Exkursionen. Damit nimmt die Branche eine Ende 2019 im Parlament lancierte Initiative auf, die breite Unterstützung genießt.

Zur Förderung des nachhaltigen Tourismus hat der ÖV gemeinsam mit Schweiz Tourismus ein neues «Sommer-GA» lanciert. Das Abo fand grossen Absatz: Zwischen dem 17. Juni und dem 15. August 2021 wurden insgesamt rund 10 400 Sommer-GAs verkauft, davon knapp 1800 in der 1. Klasse. Die Erwartungen wurden weit übertroffen. Das Abo soll im kommenden Jahr wieder angeboten werden.

Die Coronapandemie, aber auch die fortschreitende Digitalisierung oder neue, flexiblere Arbeitsformen stellen die Branche des öffentlichen Verkehrs und damit auch die SBB vor Herausforderungen. In enger Zusammenarbeit mit der ÖV-Branche will die SBB Preise und Sortiment vereinfachen und testet neue, flexiblere Abo-Formen: Sie sollen sich an veränderten Kundenbedürfnissen orientieren, eine flexiblere Nutzung des ÖV ermöglichen und digital verfügbar sein – wie zum Beispiel das «ÖV-Guthaben». Dieses Preismodell basiert auf der Idee, dass Kundinnen und Kunden ein bestimmtes Guthaben vorgängig rabattiert erwerben und damit anschliessend während eines Jahrs persönliche Billette und Tageskarten beziehen können. Ausgewählte Kundinnen und Kunden konnten ab November 2021 dieses Angebot national testen. Dabei stehen zwei Guthabengrössen zur Verfügung: 3000 Franken ÖV-Guthaben zum Preis von 2000 Franken und 1000 Franken ÖV-Guthaben zum Preis von 800 Franken.

Digitale Kanäle beliebt – EasyRide legt weiter zu.

Immer mehr Kundinnen und Kunden nutzen für den Ticketkauf die digitalen Kanäle auf sbb.ch und SBB Mobile. Das automatische Ticketing EasyRide entwickelte sich erfreulich. 2021 wurden 9,4 Millionen Billette über EasyRide gebucht, was mehr als einer Verdoppelung entspricht (+138 Prozent gegenüber 2020). Der vereinfachte Zugang zum öffentlichen Verkehr und der damit verbundene hohe Convenience-Faktor kommen primär bei Gelegenheits- und Neukundinnen und Neukunden gut an.

Kundeninformation verbessern.

Eine bessere Kundeninformation ist ein wichtiges Ziel für die SBB. Dazu baut sie die Kundeninformationskanäle weiter aus und kooperiert eng mit der gesamten Transportbranche, mit Behörden und Interessenvertretungen. Das Ziel sind Kundinnen und Kunden, die jederzeit gut informiert sind – auch bei Störungen.

Bis 2023 werden insgesamt 500 kleine und mittelgrosse Bahnhöfe mit «Smart Information Displays» ausgerüstet. Auf diesen Displays werden alle reiserelevanten Bahninformationen zum Fahrplan und zu Störungen interaktiv sowie in Echtzeit gebündelt. Der Rollout begann im Januar 2021 und dauert voraussichtlich bis Mitte 2023.

Weitere Verbesserungen sind möglich dank dem «Voyager Itinerary Assistant» (VIA), der bei Störungen alternative Reiserouten anbietet und Kundinnen und Kunden lenkt. Die Routen- und Kartenservices (ROKAS) zeigen Kundinnen und Kunden personalisiert den Gehweg auf ihrer Reise.

Bahnhof ist die Visitenkarte der SBB.

Dank Bahnhofssanierungen will die SBB die ortsbildende Identität der Bahnhöfe stärker hervorheben und Ordnung, Sauberkeit, Toiletten, Aufenthalts- und Wartebereiche weiter verbessern. Das Konsumangebot will sie stärker auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden ausrichten: Etwa mit aufgewerteten Aufenthaltsbereichen, vermehrt regionalen Anbietern oder neuen Gastronomiekonzepten. Bahnhöfe vernetzen als Verkehrsdrehscheiben verschiedene Verkehrsmittel und stärken so die Verknüpfung mit dem Umfeld. Verkehrsdrehscheiben realisiert die SBB zum Beispiel in Rotkreuz oder Bellinzona. In und um die Bahnhöfe plant die SBB nachfrageorientiert Parkflächen für Autos und Velos.

Neues Quartier mit Romandie-Hauptsitz in Renens.

Aus betrieblich freigestellten Arealen im Bahnhofsumfeld schafft die SBB gemeinsam mit Städten und Gemeinden attraktive und belebte Stadtquartiere, die den Zugang zur Bahn fördern und die innerstädtische Ver- und Entsorgung von Gütern verbessern. Funktionale und inspirierende Büro- und Industriegebäude stellen die Verfügbarkeit von Bahnanlagen und Bahnbetrieb sicher und steigern die Arbeitgeberattraktivität.

Mit dem im letzten Jahr weitgehend realisierten Projekt «Parc du Simplon» schafft die SBB in Renens (VD) unmittelbar entlang der Bahnlinie Genf–Lausanne neuen, gemischt genutzten Stadtraum. Das Gesamtkonzept umfasst Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und öffentliche Ruhezone. Das neue Quartier mit insgesamt 13 Gebäuden verfügt über 270 Wohnungen. Auf dem Areal befindet sich der neue Hauptsitz der SBB in der Romandie. Dieser bietet im Endausbau zusammen mit der neuen Betriebszentrale Arbeitsplätze für rund 1000 SBB Mitarbeitende.

Bahnhöfe vernetzen als Verkehrsdrehscheiben verschiedene Verkehrsmittel und stärken so die Verknüpfung mit dem Umfeld.

SBB Cargo befindet sich im Spannungsfeld zwischen Eigenwirtschaftlichkeit und der politischen Erwartung nach Verlagerung im Binnenverkehr.

SBB Cargo: Flexibel auf Kundenbedürfnisse reagiert.

Der Wunsch der Güterverkehrskunden nach Flexibilität, Geschwindigkeit und Digitalisierung wächst. Das bedeutet für SBB Cargo: Um Ausschreibungen zu gewinnen, muss sie den Kunden massgeschneiderte Lösungen anbieten. So hat SBB Cargo zum Beispiel im Wallis für Swissgrid eine sehr flexible Transportlösung entwickelt, um Betonröhrenelemente mit einem Gesamtgewicht von 7182 Tonnen von Italien bis zur Baustelle zu transportieren. Ein weiteres Beispiel ist die Stahl Gerlafingen AG, die jährlich etwa 720 000 Tonnen Bewehrungs- und Profilstahl für die Bauwirtschaft produziert. Rund drei Viertel des Schrotts werden per Bahn angeliefert. Der Stahlschrott wird von SBB Cargo direkt aus den Schredderwerken ins lokale Stahlwerk in Gerlafingen gebracht, wo er verarbeitet wird.

Die Kunden vertrauen SBB Cargo: 2021 konnte SBB Cargo wichtige Vertragsverlängerungen abschliessen und Ausschreibungen gewinnen.

Ein besonders wichtiges Jahr war 2021 mit Blick auf die Automatisierung. Insbesondere die automatische Kupplung ist zentral für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Sie ermöglicht sichere und schnellere Abläufe bei der Zugvorbereitung und der Zugbildung sowie eine schnellere und günstigere Zustellung. Im Juni 2021 hat SBB Cargo weitere fünf Terminals des kombinierten Binnenverkehrs ins Netz mit der automatischen Kupplung eingebunden.

Im Herbst haben sich das Bundesamt für Verkehr (BAV), der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) darauf geeinigt, darauf hinzuwirken, alle Wagen und Lokomotiven in der Schweiz mit der automatischen Kupplung auszurüsten. Gleichzeitig gibt es ähnliche Bestrebungen auf europäischer Ebene. SBB Cargo nimmt dabei eine Pionierrolle ein.

Binnengüterverkehr weiterentwickeln.

SBB Cargo befindet sich im Spannungsfeld zwischen Eigenwirtschaftlichkeit und der politischen Erwartung nach Verlagerung im Binnenverkehr. Der Bundesrat hat im Dezember die weiteren Arbeiten zur Weiterentwicklung des künftigen Binnengüterverkehrs gestartet. Gemeinsam mit dem Bund und der Politik ist die SBB nun daran, den volkswirtschaftlichen mit dem betriebswirtschaftlichen Nutzen in Einklang zu bringen. Längerfristig ist ein Zielbild gefragt, das auf den Stärken der Bahn aufbaut. Die SBB will das bestehende Güterverkehrsangebot mit Citylogistiklösungen für die nachhaltige Ver- und Entsorgung von Städten, mit mehr Express-Trassen und mit leistungsfähigen Umschlaganlagen für die weitere Verkehrsverlagerung auf die Schiene ergänzen. Automatisierte und digitalisierte Anlagen, Rollmaterial und Prozesse steigern die Effizienz, erhöhen die Flexibilität und vereinfachen den Zugang zum System Bahn für die Schweizer Wirtschaft.

Bessere Kundenzufriedenheit schweizweit – Rückgang in Romandie.

Die Kundenzufriedenheit (gesamt) stieg im 2021 erneut an, insbesondere dank einer Steigerung bei Personenverkehr und Güterverkehr.

Die **Kundenzufriedenheit Personenverkehr** konnte an das coronabedingt gute Ergebnis von 2020 anknüpfen. Coroneffekte wie weniger Frequenzen an den Bahnhöfen und in den Zügen wirkten sich einerseits auf die betriebliche Situation sowie auf die Befragung (z. B. Anzahl Befragte) selbst aus. Die Anstrengungen der SBB zeigten sich insbesondere im Vergleich zum Vorjahr bei der gestiegenen Zufriedenheit mit dem Fahrplan (+2,8 Punkte), der Sauberkeit im Zug (+0,4 Punkte) und der Ausstattung des Rollmaterials (+1,9 Punkte).

Kundenzufriedenheit neu gemessen.

Per 2021 hat die SBB die Messung der Kundenzufriedenheit angepasst. Neu wird zwischen Privatkunden einerseits und Geschäftskunden im Güterverkehr andererseits unterschieden. Privatkunden sind Reisende im Personenverkehr, Bahnhofsnutzende sowie Nutzende der digitalen Kanäle wie Online-Fahrplan und Billetverkauf. Die Zufriedenheit der SBB Cargo-Geschäftskunden entspricht der bisherigen Kundenzufriedenheit bei SBB Cargo. Die Zufriedenheit der Privatkunden gliedert sich in die Erhebungen «Zugreise», «Bahnhof» und «Digital» und nicht mehr entlang der Divisionsgrenzen. Damit setzt die neue Messung bereits vor der Reise an und misst die Zufriedenheit bei der Reiseplanung, beim Billetverkauf sowie im Zug und am Bahnhof.

Im unterjährigen Vergleich ist zu sehen, dass die Kunden und Kundinnen besonders zu Beginn des Jahres äusserst zufrieden waren. Für beinahe alle Themen zeigte sich ab Jahresmitte und mit zunehmender Rückkehr der Kundinnen und Kunden in den ÖV sowie aufgrund von betrieblichen Schwierigkeiten (Ressourcenengpässe bei Lokpersonal und Rollmaterial, insbesondere in der Westschweiz, Baustellenkumulationen usw.) zunehmend ein leicht negativer Trend. Besonders deutlich war dieser Rückgang vom ersten zum zweiten Halbjahr beim Platzangebot (–5,2 Punkte), bei der Pünktlichkeit (–2,6 Punkte) und bei der Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis (–1,8 Punkte) zu sehen. Positiv entwickelten sich hingegen in dieser Zeit die digitale Kundeninformation sowie der digitale Vertrieb. In der zweiten Jahreshälfte waren auch verstärkte regionale Unterschiede zu beobachten. Während betriebliche Herausforderungen in der Westschweiz zu deutlich schlechteren Bewertungen bei der Pünktlichkeit, dem Platzangebot und der Störungsbehebung führten, entwickelte sich im Tessin sogar ein teilweise positiver Trend. Dieser war besonders bei der steigenden Zufriedenheit mit dem Fahrplanangebot zu sehen, was sicher auch der Eröffnung des Genéri-Basistunnels sowie der Einführung der «Metro Ticino» zu verdanken ist.

Die **Kundenzufriedenheit am Bahnhof** lag weiterhin auf gutem Niveau, jedoch etwas tiefer als im Vorjahr. Die Bereiche Sicherheit inkl. Beleuchtung (–2,4 Punkte) und Einkaufsmöglichkeiten (–3,1 Punkte) wurden tiefer bewertet. Auch die Sauberkeit (–4,7 Punkte) erfuhr eine tiefere Bewertung innerhalb der Kundenzufriedenheit; allerdings ist der Trend bei der Messung mit dem Qualitätsmesssystem QMS+ sogar leicht positiv, dies vor allem dank der konstant hohen Leistung der Mitarbeitenden. Möglicherweise hat sich das Bedürfnis nach Platz und Sauberkeit im Zusammenhang mit der Pandemie verändert, was zu der sinkenden Tendenz in den genannten Bereichen beigetragen hat. Auch waren Einkaufs- und Gastronomieangebot an den Bahnhöfen durch Corona teilweise eingeschränkt, was auch zu tieferer Zufriedenheit mit dem Angebot geführt haben kann. Stabil blieb die Zufriedenheit mit der Beschilderung (+1,0 Punkte). Mit der Effizienz waren die Kunden zufrieden (+1,4 Punk-

te), sie fühlten sich am Bahnhof von der SBB verstanden und konnten alles in vernünftiger Zeit erledigen.

Die **Kundenzufriedenheit bei SBB Cargo** ist 2021 gestiegen: Die spontane Gesamtzufriedenheit betrug 66 von 100 Punkten – was einer Erhöhung von 1,6 Punkten gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dabei wurden sämtliche für die Kunden relevanten Faktoren besser bewertet. Besonders positiv haben die Kunden die persönlichen Verkäuferinnen und Verkäufer und den Kundenservice bewertet. Einen grossen Sprung nach oben machte das Beschwerdemanagement. Der Trend stimmt optimistisch – trotzdem sieht SBB Cargo weiteres Potenzial: 2022 soll das Augenmerk der Robustheit und Zuverlässigkeit und dem Umgang mit Störungen und der Kundeninformation gelten.



Für eine robuste Bahn.

Die SBB ist ein Service-public-Unternehmen. Eine pünktliche, zuverlässige und sichere Bahn war auch 2021 zentral.

Sehr gute Pünktlichkeitswerte – Herausforderungen in der Romandie.

In Sachen Pünktlichkeit war 2021 das zweitbeste Jahr in der Geschichte der SBB; nur 2020, von Corona geprägt, war besser. Im vergangenen Jahr waren 91,9 Prozent der Züge im Personenverkehr pünktlich, trafen also mit weniger als drei Minuten Verspätung am Ziel ein. 98,9 Prozent der Kundinnen und Kunden erreichten ihre Anschlüsse. Saisonal und regional war die Situation unterschiedlich. Besonders herausfordernd war die Situation in der Westschweiz aufgrund betrieblicher Probleme.

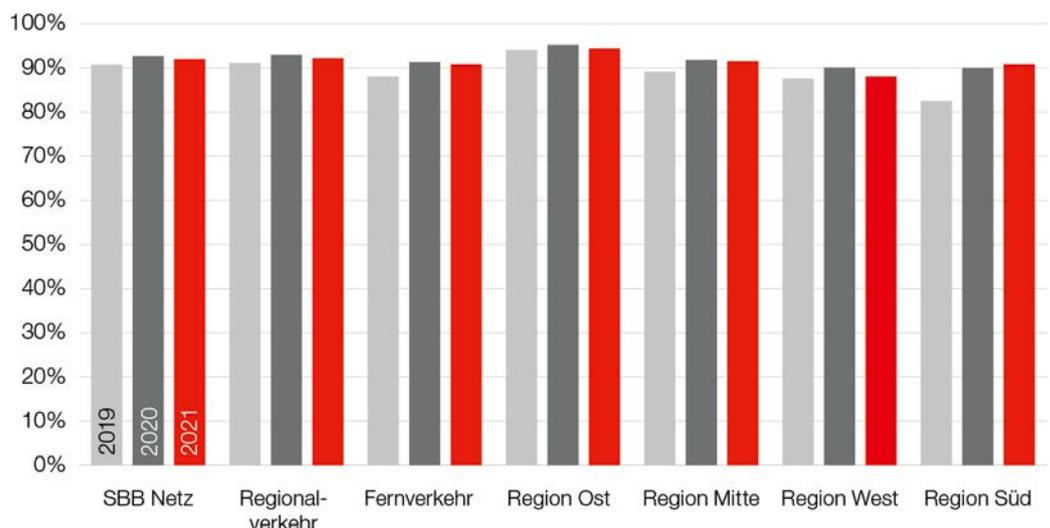
Die guten Pünktlichkeitswerte 2021 sind darauf zurückzuführen, dass die Baustellen besser geplant und die Arbeiten gleichmässiger übers Jahr verteilt wurden. Ebenso sind die Zuverlässigkeit der Anlagen und die operative Betriebsführung besser geworden. Auch gab es proportional zu den Zugkilometern weniger Störungen an Anlagen und Rollmaterial. Die geringere Anzahl Reisende entlastete zudem das Bahnsystem.

Aber auch im vergangenen Jahr verkehrten Züge unpünktlich – oftmals weil sich verschiedene Ursachen kumulierten: Gründe für Verspätungen sind meist umfangreiche Bau- und Unterhaltungsarbeiten und verspätete Streckenfreigaben sowie knappe oder zu wenig Reserven im Fahrplan. Ebenso können die angespannte Ressourcensituation bei den Lokführerinnen und Lokführern, Störungen an Rollmaterial und Anlagen oder Witterungseinflüsse zu Verspätungen führen.

Im Regionalverkehr ist die Pünktlichkeit schweizweit im laufenden Jahr gut, jedoch mit regionalen Unterschieden.

Zugspünktlichkeit.

Prozentualer Anteil aller pünktlichen Personenverkehrszüge



Auch im Fernverkehr ist die Pünktlichkeit bei wieder gestiegenem Reisendenaufkommen besser geworden – sie lag 2019 bei 88,0 Prozent, 2021 bei 90,7 Prozent. Im November kam es aufgrund der Witterungsverhältnisse allerdings wieder vermehrt zu Problemen, sodass dadurch die Werte 2021 tiefer waren als 2020.

Die Sendungspünktlichkeit bei SBB Cargo Schweiz war nicht zufriedenstellend – diese lag 2021 bei 91,0 Prozent, im Vorjahr bei 93,5 Prozent. Gründe dafür waren Baustellen und Witterungseinflüsse im Zusammenspiel mit knappen Personalressourcen. Verschiedene Massnahmen wurden zur Stabilisierung ergriffen. Sie zeigen Wirkung.

Fahrplan soll künftig mehr Reserven enthalten.

Insgesamt bleibt die Situation anspruchsvoll. Die Hauptherausforderung liegt beim Fahrplan, der nicht durchs Band robust genug ist. Sprich: Er entspricht nicht mehr überall den heutigen Gegebenheiten, da mehr Reisende als vor 20 Jahren unterwegs sind, was etwas mehr Zeit zum Aus-, Ein- und Umsteigen erfordert. Hinzu kommt, dass Bauarbeiten infolge Ausbauten und Substanzerhalt in den nächsten Jahren weiter zunehmen werden. Das Bahnangebot wird mit den Ausbausritten 2025 und 2035 weiter ausgebaut.

Die SBB arbeitet deshalb im Hinblick auf die kommenden Jahre an einer besseren und zuverlässigeren Planung des Fahrplans und der Abwicklung des Bahnverkehrs. Um die Pünktlichkeit auch künftig hochzuhalten, braucht es einerseits die Einplanung der realen Fahr- und Haltezeiten und andererseits mehr Reserven im Fahrplan für Baumassnahmen. Das bedeutet vor allem in der Westschweiz ab 2024 mehr Reserven, um eine grössere Zuverlässigkeit und Stabilität für unsere Kundinnen und Kunden zu gewährleisten.

Damit profitieren unsere Kundinnen und Kunden von einer zuverlässigen, robusten Bahn. Die Arbeiten dazu laufen und werden eng mit dem Bund, den Kantonen und den Transportunternehmen abgestimmt.

Neue und moderne Züge sowie neue Unterhaltskonzepte.

Damit Reisen komfortabel ist, beschafft die SBB neues, einheitliches und modernes Rollmaterial. Dazu gehören unter anderem die gemeinsam mit den Tochterunternehmen Thurbo und RegionAlps bei Stadler bestellten 286 S-Bahn-Triebzüge für den Regionalverkehr. Die SBB hat bei Stadler zudem 60 weitere Interregio-Doppelstockzüge bestellt. Damit schafft die SBB genügend Kapazitäten für den Angebotsausbau im Regionalverkehr und erfüllt die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes im Fernverkehr. Ausserdem modernisiert die SBB die IC2000- und ICN-Züge für den Fernverkehr und die Astoro-Flotte (ETR610) für den internationalen Personenverkehr. Bei der Rundumerneuerung der IC2000-Flotte beispielsweise – der aktuell grössten Fahrzeugmodernisierung in der Geschichte des Fernverkehrs – investiert die SBB über 300 Millionen Franken in die Erneuerung der 341 Wagen. Bis 2024 werden rund 120 SBB Spezialisten täglich im Einsatz sein, um alleine die IC2000-Wagen aufzufrischen.

Bis Ende Dezember 2021 hat die SBB 55 der 62 bestellten Fernverkehrs-Doppelstockzüge von Alstom übernommen. Die Zuverlässigkeit der FV-Dosto hat sich stark verbessert. Der MDBI-Mittelwert (Anzahl Kilometer bis zu einem Zwischenfall/Störung) hat sich gegenüber 2020 um 36 Prozent gesteigert und lag im Jahr 2021 im Schnitt bei 11451 Kilometern. Die SBB arbeitet mit Alstom gemeinsam daran, die Laufruhe des Zuges weiter zu verbessern.

Die SBB will mittels neuer Unterhaltskonzepte den Zustand der Fahrzeuge früher und besser kennen und stellt sicher, dass genügend Unterhaltsanlagen zur Verfügung stehen.

Herausforderung Fachkräftemangel.

Durch die im Jahr 2019 gestartete Ausbildungsinitiative hat sich die zuvor angespannte Situation beim Lokpersonal weitgehend normalisiert. Im Verlauf des ersten Halbjahres 2022 wird ein leichter Überbestand erreicht: Damit kann die SBB ihr Lokpersonal für mehr Strecken und Fahrzeugtypen ausbilden, was flexiblere Einsätze ermöglichen wird.

Aufgrund des Fachkräftemangels ist es in diversen Berufsfeldern weiterhin höchst anspruchsvoll, den Personalbedarf mit kompetenten Spezialistinnen und Spezialisten zu decken. Branchenspezifisch gestaltet sich die Rekrutierung von Ingenieurinnen und Handwerkern schwierig – beispielsweise bei Produktionsspezialisten, im Gleisbau oder in der Instandhaltungstechnik. Auch im Informatikbereich spürt die SBB den angespannten Arbeitsmarkt sehr deutlich.

Mit der zunehmenden Automatisierung und der allgemeinen Digitalisierung verändern sich die erforderlichen Kompetenzen der Mitarbeitenden deutlich schneller als in der Vergangenheit. Dieser Entwicklung begegnet die SBB mit Programmen wie «fit4future» und «Bahn-Knowhow». So wird sichergestellt, dass trotz der demografischen Entwicklung, des Weggangs von Schlüsselpersonen und anstehender Pensionierungswellen das Fachwissen und insbesondere das spezifische Bahn-Know-how im Unternehmen erhalten bleiben sowie laufend aktualisiert und erweitert werden. Hierzu baut die SBB «Wissenscommunitys» auf und schafft die Grundlagen für ein standardisiertes, konzernweites Wissensmanagement.

Digitalisierung und Innovationen nutzen für eine flexiblere und effizientere Bahn.

Mit den grossen Digitalisierungsprogrammen Integrierte Produktionsplanung (IPP), Traffic Management System (TMS) und der SAP-Nachfolgelösung S/4 SBB will die SBB die Produktivität, Qualität und Sicherheit erhöhen.

Um zukünftig flexibler und effizienter zu produzieren, benötigt die SBB eine integrierte Produktionsplanung; sozusagen eine Rollmaterial- und Personalplanung aus einer Hand. Zudem wird die SBB gemeinsam mit der ÖV-Branche das Traffic Management System (TMS) ein-

Damit Reisen komfortabel ist,
beschafft die SBB neues,
einheitliches und modernes
Rollmaterial.

führen, das in Echtzeit den Verkehr disponiert und das Netz besser auslastet. Damit wird die Wertschöpfungskette von der langfristigen Fahrplanplanung über Trassenbestellungen bis hin zur Realtime-Ansteuerung der Leittechnik/Stellwerke für Zug- und Rangierfahrten, Intervalle und Abstellungen abgedeckt – ohne Systembrüche wie heute. Zusätzlich wird auch die Bereitstellung von Daten für die Kundeninformation sichergestellt.

Mit dem Programm S/4 SBB werden Prozesse und Systeme divisions- und bereichsübergreifend konsequent vereinfacht, standardisiert und die Datenqualität erhöht. Die heutige sehr komplexe Enterprise-Resource-Planning-(ERP-)Systemlandschaft wird mit einer neuen SAP-Lösung ersetzt.

Mit dem Programm Building Information Modelling BIM@SBB digitalisiert die SBB das Planen, Bauen und Betreiben von Gebäuden und Anlagen. Seit 2021 wird BIM im Bereich Immobilien bei Projekten für Anlageobjekte ab fünf Millionen Franken angewendet. Ab 2025 soll BIM in allen Bauprojekten und somit auch im Bereich Infrastruktur angewendet werden. Heute werden parallel zur Entwicklung ca. 30 Bauprojekte in der Anwendung der BIM-Methode unterstützt und begleitet, unter anderem auch die Planung und der Bau des Brüttenertunnels.

Innovation bei der SBB steht für das Entwickeln von Verbesserungen im Kerngeschäft und für das Erarbeiten von Neuerungen zur Stärkung der Position im Mobilitätsmarkt. Zur Verbesserung des Modalsplits testet die SBB verschiedene Sharingangebote in Kombination mit dem Bahnangebot. Sie baut ihre Angebote der ersten und letzten Meile aus und verknüpft sie mit den digitalen Kanälen der SBB.

Aufpassfeld Sicherheit.

Der Zug ist ein sehr sicheres Verkehrsmittel. Ein besonderes Augenmerk gilt aber – trotz sinkendem Trend in den vergangenen zwei Jahrzehnten – den Berufs- und Rangierunfällen, die 2021 leicht zugenommen haben. Die SBB hat verschiedene Massnahmen festgelegt, die den Wandel im Arbeitsumfeld und in der Arbeitsorganisation, die Führung sowie die

Mit den grossen Digitalisierungsprogrammen will die SBB die Produktivität, Qualität und Sicherheit erhöhen.

sozialen Beziehungsfelder im Berufsalltag betreffen. Die SBB will mit ihren Sicherheitsprogrammen und der Sicherheitskampagne «No Risk» die Häufigkeit der Berufsunfälle möglichst rasch stabilisieren und langfristig weiter senken.

Neben der Betriebssicherheit gewinnt die Informationssicherheit stetig an Bedeutung. Mit der Digitalisierung werden Businessprozesse und Anlagen zwar immer effizienter, vernetzter und intelligenter, gleichzeitig steigt aber auch die Komplexität der Systeme. Dadurch nimmt die potenzielle Angriffsfläche für Cyberkriminelle stetig zu. Die Cyberrisiken haben massiv zugenommen, das hat 2021 die weltweite Sicherheitslücke in der Java-Software Log4j, die auch die SBB beschäftigt hat, gezeigt. Wichtig dabei: Sicherheit kann je länger je weniger ausschliesslich mit technischen Mitteln gewährleistet werden. Mitarbeitende, die Risiken frühzeitig erkennen und die notwendigen Massnahmen ergreifen, sind deshalb ein wichtiger Schlüssel.

Netzzustand ist stabil.

Der Gesamtzustand des Infrastrukturnetzes hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert und wird gemäss Netzzustandsbericht 2021 als «gut» klassiert. Damit liegt der Wert im angestrebten Zielbereich. Der Rückstand im Substanzerhalt hat eine steigende Tendenz und einen Zuwachs von 415 Millionen Franken erhalten. Der Wiederbeschaffungswert der Infrastruktur der SBB hat sich nochmals um rund vier Milliarden Franken erhöht und hat im Jahr 2021 einen Wert von 111 Milliarden Franken erreicht.

Der Rückstand der Fahrbahn hat sich gegenüber dem Vorjahr um drei Prozent erhöht (2020: 2562 Millionen Franken, 2021: 2642 Millionen Franken). Damit befinden sich rund 13 Prozent der Fahrbahnanlagen im Rückstand. Der Zustand der Fahrbahn wird mit einer Note von 3,23 als «gut bis ausreichend» klassifiziert.

Verwendung der Mittel aus der Leistungsvereinbarung.

Nebst den Erträgen aus den Trassengebühren werden die Mittel für Erneuerung, Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur mit der Leistungsvereinbarung (LV) 2021–2024 zur Verfügung gestellt. Die Jahrestranche betrug 1780 Millionen Franken, davon wurden 1730 Millionen Franken in den Substanzerhalt investiert. Damit konnte die in der letzten LV-Periode 2017–2020 angestrebte Intensivierung des Substanzerhalts auch im ersten Jahr der neuen LV-Periode auf hohem Niveau gehalten werden. Die Mittel im Bauportfolio wurden vollständig verwendet. Aufgrund von Projektverzögerungen im Portfolio Transformation, Telecom und IT (TTI) wurde die LV-Jahrestranche nicht ganz ausgeschöpft. Für die kommenden Jahre ist von einem anhaltend hohen Substanzerhaltungsbedarf auszugehen.



MaK 1700

cargo

15.26 m-1

Am 843 078-7



SBB CFF FFS Cargo

Società del Lato
Estraneità della Lato G-FFS P-FFS W-FFS
Bauart der Branche

1000 2000
01 15000

Wichtige Kennzahlen und Finanzergebnisse.

Die finanzielle Lage bleibt sehr angespannt. 2021 resultiert ein negatives Konzernergebnis von –325 Millionen Franken (Vorjahr –617 Millionen Franken). Darin bereits eingerechnet ist die Bundeshilfe aus dem zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise in der Höhe von 330 Millionen Franken, wovon 326 Millionen Franken ergebniswirksam sind. Die verzinssliche Nettoverschuldung stieg um 720 Millionen Franken. Aufgrund des tiefen operativen Cashflows (EBITDA) und der erhöhten Verschuldung liegt der Schuldendeckungsgrad bei 13,7 und damit deutlich über der vom Bund geforderten Höchstgrenze von 6,5.

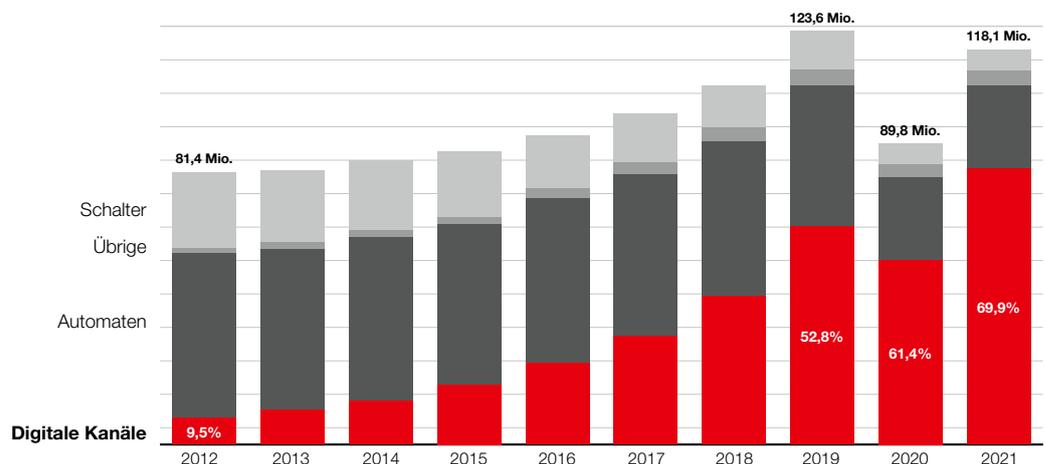
Nachfolgend die Ergebnisse von Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr und Infrastruktur sowie einige wichtige Kennzahlen.

Höhere Selbstbedienungsquote im Personenverkehr.

Der Trend aus den Vorjahren setzt sich fort. 69,9 Prozent der Billette wurden 2021 über die digitalen Kanäle sbb.ch und SBB Mobile bezogen (2020: 61,4 Prozent). Die Selbstbedienungsquote inklusive Billettautomaten ist auf 94,5 Prozent gestiegen (2020: 93,4 Prozent). In den Reisezentren hingegen wird die Beratung der Kundinnen und Kunden immer wichtiger.

Trend zu digitalen Billetten ungebrochen.

Absatz nach Verkaufskanälen in Millionen Billetten/Abonnementen
Digitalquote in Prozent



Verlust beim Personenverkehr trotz eingeleiteten Sparmassnahmen.

SBB Personenverkehr verzeichnete 2021 trotz eingeleiteten Sparmassnahmen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Mittel aus dem Covid-Unterstützungspaket einen Verlust von –495 Millionen Franken (Vorjahr: –669 Millionen Franken). Das Ergebnis im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr (–21,3 Millionen Franken; Vorjahr: –26,1 Millionen Franken)

beinhaltet 164 Millionen Franken zusätzliche Mittel aus dem Covid-Unterstützungspaket, um die coronabedingten Ertragsausfälle zu lindern. Im eigenwirtschaftlichen Bereich Fernverkehr trägt die SBB den Verlust von –478 Millionen Franken selbst (Vorjahr: –627 Millionen Franken).

Per 1. Mai 2021 wurde die Division Personenverkehr organisatorisch in zwei Divisionen Markt Personenverkehr und Produktion Personenverkehr aufgeteilt. Diese Aufteilung wird per 1. Januar 2022 finanziell vollzogen und ab Jahresbericht 2022 abgebildet.

Erholung bei SBB Immobilien.

Das Jahresergebnis von SBB Immobilien betrug 274 Millionen Franken (2020: 244 Millionen Franken) vor Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und Beiträge an die Pensionskasse. Damit trug SBB Immobilien zur Stabilisierung des SBB Gesamtergebnisses bei. Die Mieterträge Dritte lagen 11,6 Prozent höher als im Vorjahr (2021: 604 Millionen Franken, 2020: 541 Millionen Franken). Die Drittumsätze lagen 2021 bei 1909 Millionen Franken (2020: 1805 Millionen Franken).

In Bezug auf die Geschäftsmieten war es der SBB ein Anliegen, einerseits die Erträge zu sichern und andererseits mit den stark betroffenen Geschäftskunden partnerschaftliche Lösungen zu finden. So konnten die Mieter ihre Öffnungszeiten flexibel gestalten, was für die Optimierung der Kosten rege genutzt wurde. Beim Vorliegen eines Härtefalls hat die SBB individuelle Unterstützungsmassnahmen geprüft und umgesetzt.

Ausgeglichenes Ergebnis bei SBB Cargo Schweiz.

SBB Cargo Schweiz konnte 2021 in einem unverändert anspruchsvollen Umfeld den Kundenumsatz stabil halten, dieser lag allerdings weiterhin 10,3 Prozent hinter dem Vorkrisenniveau von 2019. Das Ergebnis fiel deutlich besser aus als im Vorjahr. Dies ist zum einen auf Unterstützungsgelder des Bundes zurückzuführen: Für 2020 wurden nachträglich 11,6 Millionen Franken ausbezahlt, für letztes Jahr 29,9 Millionen Franken. Zum anderen konnte SBB Cargo das operative Ergebnis um 20 Millionen Franken auf –33 Millionen Franken steigern (2020: –53 Millionen Franken), dies dank umfangreichen Massnahmen, trotz stagnierenden Umsätzen und unter Aufrechterhaltung des Angebots. Dank der Unterstützung der öffentlichen Hand konnte insgesamt ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt werden (2021: +1,1 Millionen Franken, 2020: –34,7 Millionen Franken).

Während bei SBB Cargo Schweiz das Mengenwachstum auf niedrigem Niveau stagnierte, hat sich das Ergebnis bei SBB Cargo International erfreulich entwickelt (2021: 19,5 Millionen Franken, 2020: 4,6 Millionen Franken).

Positives Ergebnis bei SBB Infrastruktur.

SBB Infrastruktur verzeichnete ein Jahresergebnis von 59,5 Millionen Franken (2020: –45,8 Millionen Franken). Die coronabedingten Mindererträge bei den Trassen wurden durch zusätzliche Mittel der öffentlichen Hand vollständig ausgeglichen. Der Bereich Netz erzielte ein Ergebnis von 24,7 Millionen Franken (2020: –63,6 Millionen Franken). Die Einführung des neuen Trassenpreissystems im 2021 führte zu tieferen Erträgen aus Trassengebühren. Die Trassenpreisreduktion wurde ermöglicht durch die erneut erzielten Effizienzsteigerungen sowie durch einen höheren Betriebsbeitrag gemäss Leistungsvereinbarung SBB–Bund 2021–2024. Die Gewinnverwendung von I-Netz ist zweckgebunden, und der Gewinn wurde gemäss Vorgaben vollständig mit der EBG-Reserve verrechnet. Diese hat sich auf 4 Millionen Franken erhöht.

Der Bereich Energie erzielte 2021 ein Jahresergebnis von 34,8 Millionen Franken (2020: 17,9 Millionen Franken). Die Verbesserung des Ergebnisses ist vor allem auf den höheren Absatz an Bahnstrom zurückzuführen. Dieser stieg nach der coronabedingten Angebotsreduktion im Jahr 2020 und der Rückkehr zum fahrplanmässigen Verkehrsangebot wieder an. Nach revisionsbedingt längeren Kraftwerksstillständen 2020 standen 2021 wieder mehr Kraftwerkskapazitäten zur Verfügung. Dadurch konnte ein grösserer Teil des Bedarfs an Bahnstrom durch die Produktion in eigenen Kraftwerken und durch den Strombezug aus Energiebezugsrechten gedeckt werden. Der positive Beitrag zum Ergebnis fliesst in die Reinvestition von Energieanlagen.

DON'T WORRY.
EAT HAPPY.



Karma

coop
Für mich und dich.

eiskratzen



← Sihlquai
Bus Station

MUSEUM ZÜRICH
EGAL
CHAU

Landesmuseum Zürich.
ALLEN
SPHEN
Kata...

Landesmuseum Zürich.
FARBEN
IM LICHT

via

via



Verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

2021 arbeiteten 33 943 Mitarbeitende für die SBB. Sie trägt daher eine grosse soziale Verantwortung. Als attraktive Arbeitgeberin möchte sie für heutige und künftige Mitarbeitende sinnstiftende Arbeit bieten. Mit massgeschneiderten Aus- und Weiterbildungen werden die Mitarbeitenden auf Veränderungen in ihrem Beruf vorbereitet und erhalten das wertvolle Bahn-Know-how. Die Teamorientierung soll gestärkt werden – mit Diversität, Inklusion und konstruktiver Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern. Gerade in Zeiten der Pandemie legt die SBB zudem grossen Wert auf die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden.

Zufriedene und motivierte Mitarbeitende.

Das Jahr 2021 war auch für die Mitarbeitenden eine Herausforderung – die Pandemie prägte den Alltag nach wie vor, und der Personalmangel war in einigen Bereichen deutlich zu spüren. Umso erfreulicher waren die Resultate der Personalumfrage 2021: Die Mitarbeitenden der SBB sind motiviert und zufrieden. Fast alle Bereiche erzielten höhere Werte als im Vorjahr. Die Personalmotivation beispielsweise steigt um einen Punkt auf 78 von maximal 100 Punkten. Die Mitarbeitenden fühlen sich mit der SBB wiederum sehr verbunden (Commitment, 82 Punkte analog Vorjahr). Zudem vertrauen die Mitarbeitenden der Konzernleitung gemäss dem Ergebnis von 61 Punkten mehr als noch im Jahr 2020 und 2019 (je 57 Punkte). Die Vorgesetzten werden unverändert gut mit 81 Punkten bewertet.

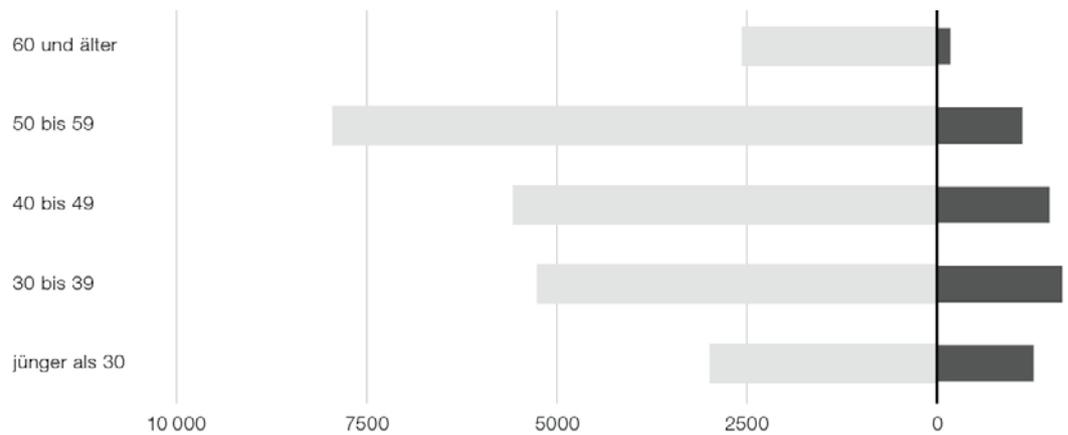
Die Umfrage hat schliesslich bestätigt, dass Arbeiten von zuhause oder von einem anderen Arbeitsplatz aus gut funktioniert. Mitarbeitende gaben an, ausreichend Unterstützung zu haben, um optimal an einem anderen Arbeitsplatz arbeiten zu können (81 Punkte). Auch die Lösungsfindung im Team (84 Punkte) und der Kontakt zur Führungskraft (83 Punkte) wurden als gut beurteilt.

Flexibleres und gerechteres Lohnsystem.

2020 vereinbarte die SBB mit den Sozialpartnern (SEV, Transfair, VSLF, KVÖV) die Weiterentwicklung des vor zehn Jahren eingeführten Lohnsystems. Nach anspruchsvollen Verhandlungen und dank dem Entgegenkommen auf beiden Seiten konnten im Berichtsjahr letzte Differenzen bereinigt und trotz der coronabedingt schwierigen finanziellen Situation gemeinsam gute Lösungen für ein neues, zukunftsorientiertes Lohnsystem gefunden werden. Dieses erlaubt Führungskräften, gute Leistungen flexibel zu honorieren. Gleichzeitig profitieren die Mitarbeitenden von ausgewogenen und gerechten Mechanismen für die Lohnentwicklung. Das neue Lohnsystem für die SBB wird per 1. Juni 2022 in Kraft treten. SBB Cargo hat im Dezember den Nachvollzug des neuen Lohnsystems GAV SBB mit den Sozialpartnern verhandelt und abgeschlossen. Dieses tritt auch für SBB Cargo am 1. Juni 2022 in Kraft.

Mitarbeitende nach Alter und Geschlecht im 2021.

Anzahl Mitarbeitende im Jahresmittel, SBB AG und SBB Cargo AG (Schweiz)



Mehr Frauen und grössere Sprachenvielfalt in Führungsteams.

Personelle Vielfalt ist in der heutigen Arbeitswelt ein Erfolgsfaktor. Als nationales und bundesnahes Unternehmen trägt die SBB eine besondere Verantwortung, die Landessprachen und beide Geschlechter in der Belegschaft angemessen abzubilden. Um diesen Themen noch mehr Gewicht zu geben, hat die SBB 2020 die Ambitionen formuliert, dass bis 2025 in jedem Führungsgremium mindestens zwei Frauen vertreten und ab der Stufe Geschäftsbereichsleitung alle Führungsteams mehrsprachig zusammengesetzt sein sollen. Ende 2021 erfüllten 75 von 235 Führungsteams mit mindestens sechs Mitgliedern die Ambition zwei oder mehr Frauen im Team zu haben. Dies entspricht 32 Prozent. Ende 2020 waren es noch 27 Prozent. Ähnlich sieht es bei der Sprachverteilung aus. Von den 53 betroffenen Führungsteams, waren 30 Teams und damit 57 Prozent mehrsprachig. Ende 2020 waren es noch 49 Prozent.

Im November 2021 haben die Gemeinschaft europäischer Bahnen und der Gewerkschaftsdachverband Europäische Transportarbeiter-Föderation die Vereinbarung «Women in Rail» unterzeichnet. Die SBB hat einen erheblichen Beitrag für das Zustandekommen der Vereinbarung geleistet. Das Abkommen zielt auf verschiedene Aspekte zur Chancengleichheit, Gleichstellung und Geschlechtervielfalt ab. Dies beinhaltet unter anderem Massnahmen wie faire Entlohnung, die Gewährleistung von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Prävention von sexueller Belästigung oder die Karriereförderung.

Ausbildung Lokpersonal auf Kurs – Situation endlich normalisiert.

Die Ausbildung des Lokpersonals lief 2021 weiterhin auf Hochtouren. 188 Lokführerinnen und Lokführer schlossen im Berichtsjahr ihre 14- bis 16-monatige Ausbildung erfolgreich ab. Zudem haben 211 Personen die Ausbildung aufgenommen. Im 2022 werden mit 263 Personen so viele Lokführerinnen und Lokführer ihre Ausbildung beginnen wie nie zuvor. Die Lücke im Bestand des Lokpersonals kann somit geschlossen werden. Die SBB hat genügend Personal, um standortspezifisch mit den Schulungen auf mehr Fahrzeuge und Streckenarten zu beginnen, dem Abbau der aufgebauten Zeitkonti zu starten sowie krankheitsbedingte Ausfälle usw. abfedern zu können.

Bahnwissen erhalten.

Gut aus- und weitergebildete Mitarbeitende sind für die SBB ein Schlüssel zum Erfolg. Im Berichtsjahr bildete die Ausbildungspartnerin der SBB, die login Berufsbildung AG, 1392 Lernende in 25 Berufen (+2,4 Prozent gegenüber 2020) und 162 Praktikantinnen und Praktikanten mit Lehrplatz bei der SBB aus (keine Veränderung gegenüber 2020). Sie sorgte damit wiederum für Nachwuchs im Unternehmen, in der Branche und in der Schweiz. Login besetzte 2021 insgesamt 824 Lehrstellen (-24 gegenüber 2020) und erzielte damit einen Rekrutierungserfolg von 96 Prozent. 97 Prozent der Lernenden im letzten Ausbildungsjahr schlossen 2021 bei der SBB ihre Lehre erfolgreich ab.

In einer sich verändernden Arbeitswelt ist nebst einer guten Ausbildung die persönliche und berufliche Weiterentwicklung zentral. Die SBB stellt ihren Mitarbeitenden darum durch unterschiedliche interne und externe Weiterbildungen ein breites Angebot an Entwicklungsmöglichkeiten zur Verfügung. Aufgrund von Corona wurden auch 2021 weiterhin viele Schulungen digital durchgeführt, was dank gut funktionierenden IT-Hilfsmitteln möglich war. Im Berichtsjahr hat die SBB 156 470 Teilnahmen an Online-Trainings verzeichnet (+6 Prozent gegenüber 2020).

Sicher durch das Pandemiejahr.

Um die Mitarbeitenden im zweiten Pandemiejahr weiterhin zu schützen, hat die SBB die Covid-19-Schutzvorgaben des BAV konsequent umgesetzt und das nötige Schutzmaterial beschafft. Zudem setzte die SBB ihre Impf- und Teststrategie erfolgreich um: Im Rahmen eines Pilotversuchs zum unternehmensinternen Impfen des Kantons Bern konnte die SBB zusammen mit Health & Medical Service AG an schweizweit sechs Standorten 4050 Mitarbeitende gegen das Coronavirus impfen. Auch die Teststrategie der SBB hat zum Meistern der Situation beigetragen: Fachpersonal hat Schnelltests durchgeführt, und an betriebsrelevanten Standorten wurde repetitiv betrieblich getestet. Für Fahrzeuge, Bürogebäude, Betriebszentralen und Werke hat die SBB mögliche Infektionen durch Aerosole mathematisch simuliert und entsprechende Massnahmen definiert. Besonders gefährdete Mitarbeitende hat die SBB speziell geschützt.

Ungünstige Arbeitsbelastungen sind oft ein Grund für lang andauernde krankheitsbedingte Absenzen. Mit Gesundheitsgesprächen will die SBB dieser negativen Entwicklung rechtzeitig entgegensteuern. Externe Präventionsspezialistinnen und -spezialisten führen die Gespräche mit Mitarbeitenden ab dem 40. Lebensjahr. Nach einer erfolgreichen Pilotierung haben seit April 2021 schweizweit 265 Mitarbeitende in Rangierfunktionen an einem Gespräch teilgenommen.

Bis 2025 sollen in jedem Führungsgremium mindestens zwei Frauen vertreten und ab der Stufe Geschäftsbereichsleitung alle Führungsteams mehrsprachig zusammengesetzt sein.



Klimafreundlich unterwegs.

Die Bahn ist und bleibt neben dem Langsamverkehr wie dem Velo das klimafreundlichste Transportmittel. Deshalb trägt die SBB – wie grundsätzlich die Verkehrsverlagerung auf die Bahn – einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Jährlich vermeidet die Schweiz durch die Bahn einen CO₂-Ausstoss in der Grössenordnung von fünf Millionen Tonnen, was ungefähr zehn Prozent ihrer Gesamtemissionen entspricht.

Mit alternativen Energieträgern auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Bahnfahren ist also umweltfreundlich. Und trotzdem verursacht auch die SBB immer noch direkte Treibhausgasemissionen beispielsweise aus Diesellokomotiven, Heizungen oder Strassenfahrzeugen. Rund 75 700 Tonnen CO₂ fielen 2021 an. Bis 2030 will die SBB klimaneutral sein und hat dies in der SBB Strategie 2030 festgehalten. Die Massnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität sind bekannt und teilweise bereits in Umsetzung.

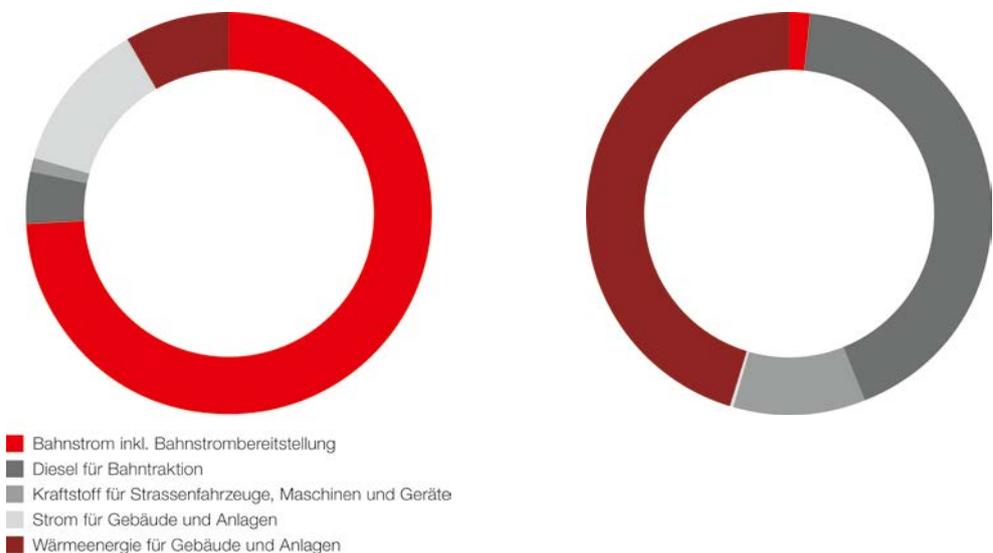
Weil Massnahmen mit grosser Wirkung oft mehrere Jahre Vorbereitungszeit benötigen, sind auch Übergangslösungen sinnvoll. Ein gutes Beispiel sind die ca. 700 dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge. Es wird etliche Jahre dauern, bis alle Fahrzeuge ohne fossile Energie auskommen werden. 2021 hat die SBB in einem Praxistest geprüft, ob bis dahin dem herkömmlichen Diesel ein Viertel Treibstoff aus Rest- und Abfallstoffen beigegeben werden kann. Das Ergebnis: Das Fahrzeug lief einwandfrei.

Einen Beitrag zur raschen Reduktion der Treibhausgase will die SBB leisten, indem sie ihre rund 2530 Strassenfahrzeuge sukzessive durch Elektrofahrzeuge ersetzt. 2021 hat sie dazu in einem Pilotbetrieb Standorte evaluiert und Fahrstrecken ausgewertet. Zudem führte sie an vier Standorten Roadshows durch. Dabei prüften über 200 Mitarbeitende der SBB die sechs zur Verfügung gestellten E-Fahrzeuge (Personen- und Lieferwagen) auf Herz und Nieren. 2022 sollen die ersten 50 Elektrofahrzeuge in Betrieb genommen werden.

Energieverbrauch und deren Treibhausgasemissionen nach Verwendungszweck.

Strom- und Brennstoffverbrauch in der Schweiz
Total 2463 GWh

Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen in der Schweiz
Total 69 818 t CO₂-Äquivalent



Für den Betrieb der Elektrofahrzeuge installiert die SBB E-Ladestationen in St. Gallen am Bahnhofplatz, in Zürich an der Remisenstrasse, in Basel am Walkeweg und in Renens an der Rue de Léman. Zudem plant sie, 2022 weitere Standorte unter anderem in Olten, Bern und Goldau zu schaffen.

504 GWh Energie eingespart.

Der Transport per Bahn ist nicht nur klimaschonend, sondern auch energieeffizient: Mit einem Anteil von fünf Prozent am Energieverbrauch des Landverkehrs erbringt die Bahn 13 Prozent des Personen- und 37 Prozent des Güterverkehrs in der Schweiz. Die SBB hat im Oktober 2021 die Absichtserklärung der Initiative Vorbild Energie und Klima des Bundes unterzeichnet: Für die neue Phase von 2021 bis 2030 verpflichtet sich die SBB erneut, die Energieeffizienz zu steigern, die erneuerbaren Energien auszubauen und gemeinsame Massnahmen umzusetzen.

Mit ihrem seit 2012 laufenden Energiesparprogramm hat die SBB 2021 einen Meilenstein erreicht: In den Bereichen Technik Rollmaterial, Bahnproduktion, Anlagen und Gebäude hat sie über 500 GWh Energie eingespart. Dies entspricht dem Energieverbrauch von rund 110 000 Schweizer Haushalten. Dazu beigetragen hat zum Beispiel vPRO, das für jeden Personenverkehrszug ein optimiertes Fahrprofil berechnet und so die adaptive Lenkung ADL ergänzt. Mit diesen beiden Programmen erhält das Lokpersonal die Idealgeschwindigkeit sowie Fahrempfehlungen für den Zug direkt auf das Tablet im Führerstand. Die SBB Personenzüge sind damit noch pünktlicher unterwegs und benötigen jährlich bis zu 70 GWh weniger Energie.

Auch auf dem Weg vom oder zum Bahnhof soll das elektrische Fahren möglich sein. Seit 2020 wurden dafür bereits 12 Mobility-Standorte mit rund 50 Ladestationen ausgerüstet. Bis Ende 2023 will die SBB schweizweit an 40 bis 50 zentralen Standorten rund 150 Parkplätze mit E-Ladestationen für die Elektroflotte von Mobility ausrüsten.

Kreislaufwirtschaft: Recyceln ist gut, Aufarbeiten ist besser.

Recycling ist in aller Munde. Noch einen Schritt weiter geht die sogenannte Kreislaufwirtschaft: Alte Bauteile und Materialien werden dabei nicht entsorgt, sondern aufbereitet und weiterverwendet. Die SBB hat rund 77 Millionen Tonnen Material im Umlauf. Diese wuchtige Menge soll im Kreislauf bleiben. Das hat sich die SBB im Rahmen der Strategie 2030 zum Ziel gesetzt. Schliesslich schont dies nicht nur die natürlichen Ressourcen, sondern senkt CO₂-Emissionen und Kosten.

2021 liefen über 20 Projekte in sehr unterschiedlichen Bereichen der Wertschöpfungskette. So wurde unter anderem die Aufarbeitung von Teilen der Fahrleitung wie beispielsweise der Masten oder der Gabel- und Laschenendmuffen initiiert und 2021 umgesetzt. Die Stahlteile werden demontiert, aufbereitet und ohne Qualitätsverlust wieder montiert. Die Aufarbeitung von Fahrleitungsmasten ist fünfmal ökologischer als externes Recycling, und auch die Kosten sind tiefer.

Kreislaufwirtschaft kann auch einen direkten Nutzen für Reisende haben. In den Bahnhöfen Bern, Basel, Olten, Aarau und Schaffhausen hat die SBB 2021 offene Bücherschränke aus alten Fallblattanzeigen aufgestellt. Bahnkundinnen, Anwohnende und Passanten können jeweils ein Buch mitnehmen und ein anderes hineinstellen.

In und um den Bahnhof herum nimmt der Abfall leider zu. Einweggeschirr ist ein grosser Teil davon. Von Mitte Juli bis Ende November 2021 hat die SBB mit einem Start-up und mit Gas-

tronomiebetrieben der Bahnhöfe Zürich und Basel ein Mehrwegdienstleistungssystem pilotiert. Im Fokus standen dabei die Akzeptanz bei Kundinnen und Kunden sowie Mieterinnen und Mietern sowie die Evaluation des neuen smarten Mehrwegsystems im Bahnhofsumfeld.

Wertstoffe trennen und klimafreundlich transportieren.

Wo viel Material im Einsatz ist, entstehen auch viele Wertstoffe, für welche die SBB selbst keine Verwendung mehr hat. Im SBB eigenen Recyclingcenter werden diese Stoffe getrennt gesammelt, der Wiederverwertung zugefügt oder als Restabfall umweltgerecht entsorgt. 2021 wurden so beispielsweise knapp 60 Tonnen isolierte Kabel granuliert, d. h., die Isolation wurde vom eigentlichen Wertstoff Kupfer getrennt. Das Kupfer konnte als Recyclingmaterial am Wertstoffmarkt zu sehr attraktiven Preisen verkauft werden.

Je grösser der Markt an Recyclingmaterial, desto grösser wird der Bedarf an Transportlösungen. Der Entsorgungshub, den SBB Cargo mit Partnern zum Beispiel in Zürich betreibt, unterstützt Kreislaufwirtschaftsmodelle mit intelligenter und klimafreundlicher Logistik. So werden seit 2021 beispielsweise jährlich 100 000 Tonnen Stahlschrott für die Stahlrückgewinnung anstatt wie bis anhin auf der Strasse per Schiene von den Schweizerischen Rheinhäfen direkt ins Werk geliefert. Dies entlastet die Strassen um rund 4000 Lastwagenfahrten jährlich.

Nachhaltiges Bauen sichtbar machen.

Im Baubereich bei der Infrastruktur und den Immobilien hat die SBB bei verschiedenen geplanten Bauprojekten die Voraussetzungen geschaffen, um die Zirkularität zu erhöhen. So können beispielsweise Bauteilanalysen den Wiedereinsatz von bestehendem Material zukünftig erhöhen, was wesentliche ökologische Vorteile mit sich bringt. Um nachhaltiges Bauen sichtbar zu machen, ist der Bahnhof Delémont 2021 als grüner Bahnhof lanciert worden. Bis ins Jahr 2023 wird er das Schaufenster der SBB für den ökologischen Bahnhof sein. Erste bauliche Massnahmen wurden bereits umgesetzt. 2022 folgen innovative Projekte in den Bereichen Energie, Klima, Biodiversität, Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft.

SBB geht auch indirekte Emissionen an.

Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz. Als Einkäuferin hat sie 2021 Aufträge in Höhe von 5,63 Milliarden Franken vergeben und mit 13 315 Lieferanten zusammengearbeitet. Folglich erstaunt es nicht, dass die Treibhausgasemissionen in der Lieferkette der SBB über zehnmal höher sind als die SBB eigenen Emissionen. Im Rahmen der klimaneutralen SBB geht das Unternehmen neben den eigenen Emissionen auch diese indirekten Emissionen an. So sollen beispielsweise bis 2040 SBB nahe Dienstleistungen klimaneutral eingekauft und gemietete Gebäude CO₂-frei beheizt werden. Zudem sollen durch die Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen ökologischere Produkte bevorzugt werden.

Manchmal ist es sogar sinnvoll, ein Produkt gar nicht mehr zu kaufen, sondern es zu mieten und vom Hersteller warten und reparieren zu lassen. Damit liegt es im Interesse des Herstellers, für qualitativ hochwertige Produkte mit einer langen Lebensdauer und für die Wiederverwendbarkeit der Materialien im Produkt zu sorgen. Ein solches neues Geschäftsmodell hat die SBB im Ausserbereich des SBB Werkstadt-Areals in Zürich Altstetten angewandt. Die Beleuchtung inklusive intelligenter Steuerung wurde vom Lieferanten nach dem Konzept «Light as a Service» erstellt. Der Lieferant verantwortet hier die komplette Montage der Leuchten, den Betrieb und in einem späteren Zeitraum dann auch den Unterhalt. Mit dem Pilotprojekt sollen Daten und Erfahrungen zum Geschäftsmodell gesammelt und anschliessend auf andere Produkte angewendet werden.



Engagement für die Gesellschaft.

Verbindungen machen die Schweiz aus – dafür steht unsere Raison d'être. Die SBB schafft Verbindungen und sorgt so für gute Beziehungen. Die SBB bringt Millionen Menschen mit Menschen und Menschen mit Gütern zusammen. Sie verbindet Menschen und Orte, ländliche Regionen, Städte und Kantone – Tag für Tag und Nacht für Nacht. Das fördert Freundschaften, festigt Familien, bietet Arbeitswege, ermöglicht Freizeitaktivitäten – sicher, klimafreundlich und komfortabel. Unsere Verbindungen schaffen somit echte Lebensqualität und Freiheit; sie garantieren eine nachhaltige Zukunft für weitere Generationen, damit die Schweiz auch weiterhin so attraktiv bleibt.

Weiterer Schritt in Richtung Barrierefreiheit.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt bis Ende 2023 unter anderem barrierefreie Zugänge zu den Perrons und ebensolche Einstiege in die Züge. Die SBB setzt das BehiG seit mehreren Jahren mit Hochdruck um. 2021 hat sie einen weiteren grossen Schritt Richtung Barrierefreiheit getan. Sie baute 26 weitere Bahnhöfe barrierefrei um, darunter Renens, Zofingen und Zürich Altstetten. Total sind damit nun 440 Bahnhöfe barrierefrei. Ende 2021 konnten 71,7 Prozent der Reisenden in den Bahnhöfen der SBB durch Perronerhöhungen, Rampen und Lifte barrierefrei ein- oder aussteigen. Bis Ende 2023 wird die SBB 86 weitere Bahnhöfe umbauen, sodass dann gemäss aktueller Planung 85 Prozent aller Reisenden barrierefrei ein- und aussteigen können. Wo der Umbau der Bahnhöfe erst nach 2023 erfolgt, bietet die SBB Ersatzmassnahmen an, beispielsweise in Form von Hilfestellungen durch das Personal.

Barrieren gibt es auch in der digitalen Welt. Ende 2021 waren 86,3 Prozent der reise-relevanten digitalen Touchpoints entlang der Reisekette barrierefrei nutzbar. Reisende mit einer Sehbehinderung beziehen dank der SBB Inclusive App selbstständig wichtige Informationen und kaufen über SBB Mobile sowie sbb.ch barrierefrei Billette. Damit auch Menschen mit weiteren Einschränkungen die Angebote nutzen können, plant die SBB, die App weiterzuentwickeln. Aufholbedarf für Menschen mit Seh-, Hör- und motorischen Behinderungen besteht dennoch weiterhin bei der Kundeninformation in Bahnhöfen und Zügen. Offene Themen bezüglich digitaler Barrierefreiheit und Vertrieb werden seit 2021 in der neu organisierten Facharbeitsgruppe Kundeninteraktion des Behindertenbeirats gebündelt. Um das Thema Inklusion übergreifend zu verankern, lancierte die SBB 2021 das Kompetenzzentrum Inklusion & Barrierefreiheit als konzernweite Ansprech- und Koordinationsstelle für Barrierefreiheit bei der SBB.

Historisch bedeutender Westflügel im Bahnhof Basel renoviert.

Die SBB fördert hochwertige und innovative Baukultur. Sie pflegt und schützt die historische Bausubstanz an Bahnhöfen und bei Betriebsobjekten und integriert sie in neue Quartiere. Ende Juni 2021 hat die SBB den frisch renovierten Westflügel im Basler Bahnhof SBB der Öffentlichkeit übergeben. Im Zentrum der anspruchsvollen Erneuerungsarbeiten stand die Wiederherstellung des historischen Originalzustands: Einbauten wurden entfernt, alte Verbindungen rekonstruiert, bedeutende Gemälde restauriert und Räumlichkeiten für Reisende und Bahnhofbesuchende wieder zugänglich gemacht. Der Westflügel erstrahlt wieder im alten Glanz, erfüllt so die repräsentativen Ansprüche, die dieser bedeutende Verkehrsknotenpunkt im Dreiländereck zu erfüllen hat und setzt ein Zeichen für den bewussten Umgang mit historischer Bausubstanz.

Preisgünstiges Wohnen fördern.

Die SBB erstellt ein Drittel aller neuen Wohnungen im preisgünstigen Segment. Perspektivisch liegt der Zielwert der preisgünstigen Wohnungen bei knapp der Hälfte des Portfolios von total ca. 12 000 Wohnungen, dies entweder über eigene Wohnungen oder über Baurechte an Genossenschaften. Preisgünstiges Wohnen hilft wie komplementäre Nutzungen (Büro, Verkauf, Bildung usw.), die Vielfalt zu steigern und attraktive und belebte Quartiere zu schaffen.

Vorausschauend auf die Klimaveränderung reagieren.

Witterungseinflüsse führten 2021 bei der SBB zu rund 200 000 Verspätungsminuten, was rund zwei Prozent aller Verspätungsminuten entspricht. Grosse Schnee- oder Regenmengen, die zu Überschwemmungen von Unterführungen, Unterspülung von Gleisen oder Erdrutschen führten, forderten die SBB stark. Von den heftigen Unwettern, die im Sommer 2021 in Europa auftraten, war die SBB glücklicherweise nicht stark betroffen. Die Überschwemmungen in Deutschland, in Norditalien und im Tessin vom Juni und Juli führten hauptsächlich zu Verspätungen im Transitgüter- sowie im Import- und Exportverkehr. Zudem wurden Teile der Bahnhöfe Zug und Aarau und ihre Unterführungen geflutet. Starke Gewitter mit Hagel führten im Sommer an einigen Tagen dazu, dass Bäume und Äste in den Fahrleitungen den Bahnbetrieb einschränkten. Auch einige Erdrutsche führten zu Betriebsstörungen, so war die Strecke Lausanne–Fribourg im März für drei Tage total unterbrochen.

Ohne die Begrenzung der Erderwärmung werden Extremereignisse wie Hitzewellen, Trockenheit, Starkniederschläge, Stürme oder Unwetter häufiger und intensiver werden. Diese können Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeitende gefährden und grosse Schäden an Infrastruktur, Gebäuden und Rollmaterial anrichten. Die SBB beteiligt sich deshalb am Forschungsprojekt «From Hazard to Risk», mit dem mögliche Szenarien und Auswirkungen auf ihr Risikoportfolio modelliert werden. Mit einem professionellen Überwachungs- und Alarmerungssystem sowie ihren vielen Schutzbauten und Schutzwäldern verfügt die SBB zudem über die Voraussetzungen um eine Zunahme von Störungen aufgrund von Naturereignissen weiterhin zu verhindern.

Schutz für Tiere am Boden und in der Luft.

Die SBB stellt die Vernetzung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen längs und quer zu den Bahnlinien sicher. In Oberrüti liegt ein Amphibiengebiet von nationaler Bedeutung mit einer grossen Population von schweizweit sehr seltenen Kammolchen. Anfang 2021 hat die SBB an einem 900 m langen Streckenabschnitt bei Oberrüti ein sogenanntes Amphibienableitblech an der Schiene montiert und den Schotter tiefer gekehrt, damit die Molche und weitere Amphibien die zweigleisige Anlage besser queren können.

Um Vögel noch besser vor Fahrleitungen zu schützen, ergänzte die SBB 2021 den Fahrleitungs-Baukasten, passte die Projektierungsrichtlinien an und schulte die Projektleiterinnen und Projektleiter. Somit ist sichergestellt, dass bei Ausbau- und Erneuerungsprojekten – wie beispielsweise 2021 in der Region St. Leonard im Wallis – dem Vogelschutz Rechnung getragen wird.

Um invasive Neophyten zu bekämpfen, welche die Bahnanlagen und den Bahnbetrieb beeinträchtigen können, hat die SBB 2021 einen Versuch gestartet, um Götterbäume mit einem einheimischen Welkepilz zu bekämpfen. Zusätzlich hat die SBB im Berichtsjahr einen dreijährigen Versuch zur elektrischen Bekämpfung desselben Baums und des Staudenknocherichs gestartet.

Beitrag der SBB zu den Sustainable Development Goals der UNO.

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. Auch die Schweiz will die Ziele vorbildlich umsetzen. Die SBB hat 2021 erneut einen Beitrag zur Erreichung der SDGs geleistet.

In erster Linie trägt die SBB durch die Ambition einer klimaneutralen SBB 2030, ihre Energiestrategie und ihr Angebot an nachhaltiger Mobilität massgeblich zur Energiewende (SDG 7) und zum Klimaschutz (SDG 13) bei.

Als grosse Mobilitätsanbieterin, Arbeitgeberin, Immobilienbesitzerin und Beschafferin hat die SBB zudem zu sicherer Arbeit (SDG 8), zum sicheren Zugang zur Bahn und einer verlässlichen Infrastruktur (SDG 9), zu nachhaltigen Bauten und Lebensräumen (SDG 11) und zu nachhaltiger Beschaffung und einem verantwortungsvollen Ressourcenverbrauch (SDG 12) beigetragen.

Einen punktuellen Beitrag hat die SBB 2021 bei weiteren fünf Zielen geleistet: Im Sinne der Mitarbeitenden engagiert sie sich für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot und die Gleichstellung (SDGs 3, 4 und 5). Die SBB unterstützt zudem das SDG 10, indem sie Chancengleichheit für Mitarbeitende und Barrierefreiheit beim Zugang zur Bahn fördert. Über die Pflege von Bahnbordern und Böschungen steuert die SBB schliesslich dazu bei, SDG 15 zu erfüllen. Priorisiert nach Beitrag der SBB ergibt sich daraus die folgende SDG-Pyramide:



Eine detaillierte Beschreibung des Beitrags der SBB zu den unterschiedlichen SDGs ist im SBB Bericht 2021 gemäss GRI-Standards zu finden.

Berichterstattung nach Global Reporting Initiative (GRI).

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, der 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.

SBB Konzern in Zahlen.

Konzernerfolgsrechnung	2021	2020	+/- zu 2020	+/- zu 2019
Konsolidierter Abschluss in Mio. CHF				
Betriebsertrag	9870	9216	7,1%	0,1%
Betriebsaufwand	-10094	-9730	-3,7%	-7,7%
Betriebsergebnis/EBIT	-225	-515	56,4%	-146,1%
Finanzergebnis	-98	-139	29,5%	-7,8%
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	24	44	-45,0%	-71,7%
Ergebnis vor Steuern	-298	-610	51,1%	-161,9%
Steuern und Minderheitsanteile	-27	-7	-268,7%	-47,1%
Konzernergebnis	-325	-617	47,3%	-170,2%
Infrastruktur Netz	25	-64
Regionalverkehr	-21	-26	18,4%	-138,7%
aus eigenwirtschaftlichen Bereichen	-329	-527	37,7%	-175,9%
Free Cashflow ¹	-564	-1500	62,4%	-92,7%
Verzinsliche Nettoverschuldung	11099	10379	6,9%	24,5%
Schuldendeckungsgrad	13,74	21,57	-36,3%	119,4%
Entgelte der öffentlichen Hand ²	3264	3149	3,6%	16,5%
Leistungen für die Bahninfrastruktur	2387	2317	3,0%	12,8%
Abgeltungen Regionalverkehr	834	812	2,7%	21,8%
Abgeltungen Güterverkehr	43	21	109,4%	...

1 Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand.

2 Nur erfolgswirksame Leistungen; einschliesslich 330 Millionen Franken Corona-Finanzhilfe.

Segmentergebnisse	2021	2020	+/- zu 2020	+/- zu 2019
Einzelabschlüsse in Mio. CHF				
Personenverkehr	-495	-669	26,0%	-330,7%
Fernverkehr	-478	-627	23,7%	-460,8%
Regionalverkehr	-21	-26	18,4%	-138,7%
übrige Geschäftsfelder	5	-16	...	-81,8%
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr (%)	50,4	50,9	-0,6%	-11,5%
Immobilien¹				
vor Ausgleichszahlungen	274	244	12,1%	-19,1%
nach Ausgleichszahlungen	10	10	-3,1%	-5,9%
Güterverkehr²	17,5	-26,4	...	481,9%
Cargo Schweiz	1,1	-34,7
Cargo International	19,5	4,6	323,6%	252,9%
Infrastruktur³	59,5	-45,8	...	164,0%
Energie	34,8	17,9	94,4%	-26,2%
Netz	24,7	-63,6

1 Ausgleichszahlungen (inkl. Zinsanteil) von 150 Millionen Franken für Infrastruktur und von 114 Millionen Franken für die Pensionskasse.

2 Cargo Schweiz: Die SBB hält 65 Prozent der Aktien. Cargo International: Die SBB hält 75 Prozent der Aktien.

3 Inkl. Ausgleichszahlung.

Mitarbeitende, Mengen und Leistungen	2021	2020	+/- zu 2020	+/- zu 2019
Mitarbeitende (FTE)	33943	33498	1,3%	4,3%
Personenverkehr				
Passagiere pro Tag (Mio.)	0,885	0,843	4,9%	-33,1%
Personenkilometer (Mio.)	12505	11705	6,8%	-36,5%
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (%)	18,0	17,9	0,1%	-10,9%
Billettkäufe (Mio.)	118,1	89,8	31,5%	-4,5%
Selbstbedienungsquote (%)	94,5	93,4	1,1%	3,9%
davon digitale Kanäle (%)	69,9	61,4	8,5%	17,1%
Immobilien				
Mietertrag Dritte (Mio. CHF)	604	541	11,6%	9,6%
Güterverkehr				
Nettotonnen pro Tag	185000	185000	...	-7,5%
Nettotonnenkilometer (Mio.) ¹	17174	15978	7,5%	4,9%
SBB Cargo AG (Schweiz)	5256	5267	-0,2%	-12,1%
SBB Cargo International AG	12659	11687	8,3%	10,1%
Infrastruktur				
Trassenkilometer (Mio.)	189,4	180,2	5,1%	2,0%
Netznutzungseffizienz (Züge pro Hauptgleis und Tag)	79,3	75,9	4,5%	1,0%

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

reporting.sbb.ch

Mittelflüsse der SBB 2021.

In Mio. CHF und Wachstum gegenüber 2020

Mittelherkunft

9386 (8,4%) ++

Kunden und Kundinnen

57%**5311 (8,4%)**Kundenumsatz
5257 (9,2%)Personenverkehrserträge
2540 (3,0%)Güterverkehrserträge
777 (2,1%)Mietserträge
608 (11,4%)Nebenerträge
1200 (29,6%)Übrige Erträge
132 (11,2%)Übrige
54 (-36,8%)Verkäufe von Immobilien
48 (-42,6%)Devestitionen Finanzanlagen
6 (309,0%)Bund
38%**3581 (10,6%)**Entgelte für bestellte Leistungen Betrieb,
Unterhalt und Erneuerung (Leistungs-
vereinbarung)
2195 (10,6%)Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau
810 (16,1%)Entgelte für bestellte Leistungen RV
324 (2,0%)Coronabedingte zusätzliche Mittel
229 (17,5%)Übrige Beiträge
23 (-48,1%)Kantone
5%**495 (-4,6%)**Entgelte für bestellte Leistungen RV
346 (-0,4%)Coronabedingte zusätzliche Mittel
101 (23,6%)Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau
20 (-61,0%)Übrige Beiträge
28 (-28,1%)**SBB****Free Cashflow**
-564 (62,4%)Personenverkehr
- 654 (48,4%)Immobilien
- 171 (45,4%)Güterverkehr
48 (n.m.)Infrastruktur
58 (751,1%)Konzernbereiche
156 (25,4%)

Mittelverwendung

9950 (-2,1%)

Mitarbeitende

44%**4407 (1,1%)**Ordentliche Löhne/
Sozialversicherungsleistungen
4407 (1,1%)Investitionen
2800 (-5,5%)Lieferantinnen und
Geschäftspartner
56%**5543 (-4,4%)**Sonstiger Betriebsaufwand
2447 (15,4%)Material
343 (-6,3%)übrige Mittelflüsse
-47 (n.m.)



Nächste Abfahrten

- S11 Dietikon**
10:05 Schlieren Glanzenberg
- S14 Hinwil**
10:35 Zürich HB Oerlikon Wallisellen
- S12 Wül SG**
10:39 Hardbrücke Zürich HB Winterthur
- S19 Effretikon**
10:40 Zürich HB Oerlikon Wallisellen
- R36 Zürich Flughafen**
10:44 Zürich HB Oerlikon

Navigation icons: Home, Back, Information, Down Arrow, Signal, DE, Wheelchair Access

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 Vergütung ein.

Rechtsform und Konzernstruktur.

Grundsätze.

Mit einer offenen Berichterstattung will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach Information und 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 (2021) sowie am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2016). Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.

Die Prinzipien und Regeln der SBB zur Corporate Governance sind in erster Linie in den Statuten, im Organisationsreglement sowie in den Reglementen der Verwaltungsratsausschüsse festgelegt. Im Verhaltenskodex der SBB bekennt sich die SBB zur umfassenden Integrität und zur Beachtung der Gesetze und weiter gehenden externen und internen Vorgaben. Die SBB erwartet von ihren Mitarbeitenden, dass sie Verantwortung für ihr Handeln übernehmen, Rücksicht auf Menschen, Gesellschaft und Umwelt nehmen, die geltenden Regeln befolgen und integer sind.

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.

Die Organisationsstruktur der SBB ist auf der Seite gegenüber zu finden.

Im Berichtsjahr erfolgte eine Aufteilung der Division Personenverkehr in die Divisionen Produktion Personenverkehr und Markt Personenverkehr. Mit dieser Aufteilung soll die Stärkung des Bahnbetriebs einerseits und die integrale Kundenansprache im Personenverkehr andererseits gefördert werden.

Die Divisionen und Konzernbereiche führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzerngesellschaften und assoziierte Beteiligungen sind im Beteiligungsverzeichnis aufgeführt (vgl. Seite 102). 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 100%-Konzerngesellschaften werden direkt geführt, alle übrigen Konzerngesellschaften durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen. Die AlpTransit Gotthard AG ist zu 100 Prozent im Besitz der SBB. Jedoch liegt die Steuerung bzw. die Verantwortung beim Bund. Die Beteiligung wird deshalb mittels Equity-Methode konsolidiert.

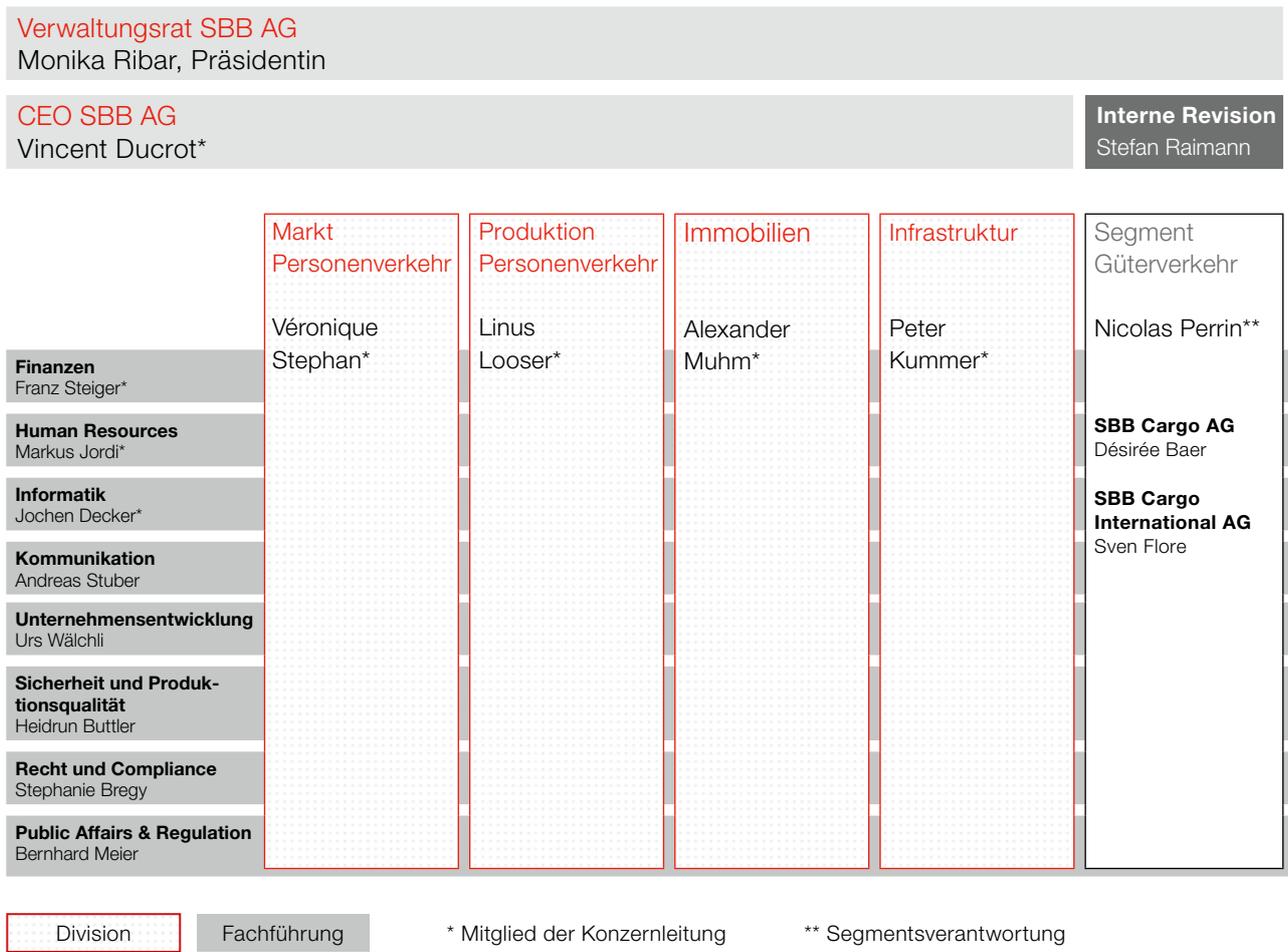
Bedeutende Aktionäre.

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.

Organisationsstruktur der SBB per 31. Dezember 2021.



Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. Dezember 2021 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.



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

Verwaltungsrat.

Mitglieder des Verwaltungsrats.

Am 31. Dezember 2021 setzte sich der Verwaltungsrat der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen.

Name	Nationalität	Geburtsjahr	Funktion	Amtsantritt
Monika Ribar	Schweiz	1959	Präsidentin	2014
Pierre-Alain Urech	Schweiz	1955	Vizepräsident	2015
Véronique Gigon	Schweiz	1963	Mitglied	2019
Andreas R. Herzog	Schweiz	1957	Mitglied	2021
Georg Kasperkovitz	Österreich	1966	Mitglied	2016
Fabio Pedrina	Schweiz	1954	Mitglied	2017
Alexandra Post Quillet	Schweiz	1967	Mitglied	2012
Beat Schwab	Schweiz	1966	Mitglied	2016
Daniel Trolliet	Schweiz	1954	Mitglied	2011

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.

Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2021 wurde diese zum einen durch Daniel Trolliet und zum anderen durch Fabio Pedrina wahrgenommen.

Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die nachstehende Aufstellung legt wesentliche Angaben zur Ausbildung und beruflichen Laufbahn sowie zu den wesentlichen Mandaten in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der Verwaltungsratsmitglieder offen.

Die VR-Mitglieder nehmen die ihnen durch Gesetz, Statuten und Organisationsreglement übertragenen Verantwortlichkeiten und Kompetenzen eigenverantwortlich und ohne Instruktionen wahr. Bei der Ausübung ihrer Tätigkeit sind die VR-Mitglieder primär der SBB gegenüber verantwortlich. Sie handeln in Einklang mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen und den Bestimmungen gemäss Statuten und Organisationsreglement. Sie erkennen ihre Verantwortung gegenüber der SBB vollumfänglich an.

Jedes VR-Mitglied ist verantwortlich, seine persönlichen und geschäftlichen Verhältnisse so zu ordnen, dass Reputationsrisiken und Interessenkonflikte mit der SBB vermieden werden. Die VR-Mitglieder legen alle ihre Mandate in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie ihre Beratermandate für Gesellschaften, Institutionen oder Stiftungen des privaten und öffentlichen Rechts unverzüglich offen, und zwar unabhängig davon, wie sie selbst das Mandat beurteilen. Auch befristete Mandate und die Auflösung von Mandaten sind zu

melden. Es gilt das Prinzip der Selbstdeklaration. Jedes VR-Mitglied meldet diese Mandate laufend der Verwaltungsratspräsidentin, die Verwaltungsratspräsidentin laufend der Vorsitzenden des Personal- und Organisationsausschusses. Der Personal- und Organisationsausschuss stellt sicher, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden. Veränderungen bezüglich Mandate der VR-Mitglieder werden dem UVEK in der Regel einmal jährlich, Veränderungen bezüglich Mandate der Verwaltungsratspräsidentin laufend gemeldet.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats 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 in keiner geschäftlichen Beziehung zur SBB (zum Beispiel als Lieferant, Kreditgeber).

Monika Ribar

Lic. oec. HSG, Ökonomin

Berufliche Stationen:

2006–2013	CEO, Panalpina AG, Basel
2005–2006	CFO, Panalpina AG, Basel
2000–2005	Chief Information Officer (CIO), Panalpina AG, Basel
1991–2000	Verschiedene Funktionen in den Bereichen Controlling, IT und globales Projektmanagement, Panalpina AG, Basel

Wesentliche Mandate: Sika AG, Baar, VR-Mitglied | Chain IQ Group AG, Zürich, VR-Mitglied | WORLD MINDS Foundation, Zürich, Mitglied des Executive Advisory Board | Swiss Board Institute, Genf, Mitglied des Vorstandes (seit 1.1.2021).

Pierre-Alain Urech

Dipl. Bau- und Verkehrsingenieur ETHZ, Nachdiplomstudium an der EPFL

Berufliche Stationen:

2004–2019	CEO Romande Energie SA, Morges
1999–2003	Stv. Vorsitzender der Geschäftsleitung, Mitglied der GL, Leiter Division Infrastruktur
1995–1998	Generaldirektor SBB, Departementschef Infrastruktur
1994–1995	Kreisdirektor SBB Lausanne
1991–1994	Delegierter der Generaldirektion SBB für Bahn 2000
1983–1991	Verschiedene Kaderfunktionen in den Bau- und Betriebsabteilungen der SBB
1980–1983	Projektingenieur in der Bauabteilung der Generaldirektion SBB

Wesentliche Mandate: 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 (bis 4.6.2021) | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon, VR-Präsident | DransEnergie SA, Orsières, VR-Präsident (bis 8.6.2021) | Magic Mountains Coopération, société coopérative, Crans-Montana, VR-Mitglied | Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne, VR-Mitglied | nco-ing SA, Monthey, VR-Präsident.

Véronique Gigon

Lic. iur., Rechtsanwältin, Master of Business Administration (MBA)

Berufliche Stationen:

- 2012–2018 Stellvertretende Generalsekretärin, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bern
- 1992–2012 Verschiedene Führungsfunktionen und ab 2008 Stv. Direktorin, Bundesamt für Kommunikation BAKOM, Biel
- 1989–1991 Gerichtsschreiberin, Obergericht, Neuchâtel
- 1988–1989 Rechtsanwältin, Neuchâtel

Wesentliche Mandate: Aare Seeland mobil AG, Langenthal, VR-Mitglied | Energie du Jura SA, Delémont, VR-Präsidentin (seit 18.3.2021) | Alternative Bank Schweiz AG, Olten, VR-Mitglied | Amnesty International Schweiz, Bern, ehrenamtliches Mitglied des Vorstandes | GetDiversity GmbH, Zürich, Assoziierte Partnerin | Parc du Doubs, Saignelégier, Vorstandspräsidentin.

Andreas R. Herzog

Betriebsökonom

Berufliche Stationen:

- 2002–2019 CFO Bühler, Uzwil
- 2001–2002 CFO Eichhof, Luzern
- 1996–2001 Vice President Finance, Swarovski, Feldmeilen
- 1990–1995 Verschiedene Managementpositionen im Finanzbereich SMH (heute SWATCH Group), Biel, Frankfurt a. M.
- 1984–1990 Verschiedene Positionen im Finanzbereich Ciba-Geigy, Basel, Mexiko, Kolumbien, Elfenbeinküste

Wesentliche Mandate: HOCHDORF Holding AG, Hochdorf, VR-Vizepräsident | Meyer Burger Technology AG, Thun, VR-Mitglied | Wirtschaftskammer Schweiz-China, Zürich, Deputy President.

Georg Kasperkovitz

Dr. techn., Master of Business Administration (MBA)

Berufliche Stationen:

- Seit 2020 Executive President Division Europe, Trivium Packaging B.V, Schiphol, NL
- 2016–2020 CEO Consumer Packaging, Mondi plc, London, UK/Johannesburg, RSA
- 2012–2016 Vorstand (CFO & COO), Rail Cargo Austria AG, Wien, AT
- 1999–2012 Berater und Partner (2006–2012), McKinsey & Company, Inc., US, DE
- 1993–1998 Country Manager Slowakei, Électricité de France SA, Bratislava, SK

Wesentliches Mandat: Trivium Packaging B.V., Schiphol, Niederlande, Mitglied Executive Committee, President Division Europe.

Fabio Pedrina

Lic. oec. publ. Universität Zürich und Raumplaner ETHZ-NDS/FSU/REG-A

Berufliche Stationen:

- Seit 2007 Mitinhaber und VR-Mitglied der Studio Habitat.ch SA, Bellinzona
- 2003 Alleininhaber des Planungsbüros Publiplan SA
- 1999–2011 Mitglied des Nationalrates
- 1989 Gründer und Mitinhaber des Planungsbüros Publiplan SA

1985–1989 Selbstständiger Berater bei verschiedenen öffentlichen Projekten (Raum-, Umwelt-, Finanzplanung und touristische Planung)
Wesentliches Mandat: Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), Locarno, VR-Vizepräsident.

Alexandra Post Quillet

Lic. oec.

Berufliche Stationen:

Seit 2019 Partnerin und Teilinhaberin, ACAD Sarl, Académie des administrateurs, Lausanne

2004–2018 Managing Partner und Teilinhaberin, Crescendo Marketing

2000–2003 Managing Director Home and Personal Care, Unilever Poland

1992–2000 Verschiedene Funktionen in den Bereichen Verkauf und Marketing, Unilever Schweiz und Vietnam

1990–1992 Internal Auditor, Nestlé International

Wesentliche Mandate: HUG AG, Malters, VR-Mitglied | Schenk Holding SA, Rolle, VR-Vizepräsidentin | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon, VR-Mitglied | Emmi AG, Luzern, VR-Mitglied | SwissBoardForum, Bern, Mitglied des Vorstands | Glückskette, Genf, Mitglied des Stiftungsrats | Centre Patronal, Paudex, Mitglied des Vereins | Plateforme 10, Lausanne, Mitglied des Stiftungsrats.

Beat Schwab

Dr. rer. pol.

Berufliche Stationen:

Seit 2015 VR-Präsident, Schwab & Kuster AG

2012–2017 Managing Director, Head Real Estate Investment Management, Credit Suisse AG, Zürich

2006–2012 Chief Executive Officer, Wincasa AG, Winterthur

1999–2006 Mitglied der Geschäftsleitung/Direktor Geschäftsentwicklung, ISS Schweiz AG/Sevis AG, Facility Management Zürich/Basel

1998–1999 Direktor, Leiter Fixed Income/Forex Research Schweiz, Credit Suisse First Boston, Zürich

1992–1997 Vice President, Leiter Konjunkturforschung & Branchenanalysen, UBS Economic Research, Zürich

Wesentliche Mandate: Zug Estates Holding AG, Zug, VR-Präsident | pom+ consulting AG und pom+ Group AG, Zürich, VR-Vizepräsident (bis 27.5.2021) | Raiffeisen Schweiz Genossenschaft, St. Gallen, VR-Mitglied | Varia US Properties AG, Zug, VR-Mitglied | Stiftung für Kunst, Kultur und Geschichte (SKKG), Winterthur, Vizepräsident des Stiftungsrats (seit 15.1.2021) | Terresta Immobilien- und Verwaltungs AG, Winterthur, VR-Präsident (seit 17.2.2021) | Belplan Immobilien AG, Winterthur, VR-Mitglied (seit 17.2.2021).

Daniel Trolliet

Personalvertreter, Betriebsdisponent SBB

Berufliche Stationen:

Seit 2012 Grossrat Kanton Waadt

2007–2012 Gewerkschaftssekretär SEV

2006–2016 Gemeinderat Avenches

1995–2007 Mitarbeiter Internationale Angelegenheiten SBB

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

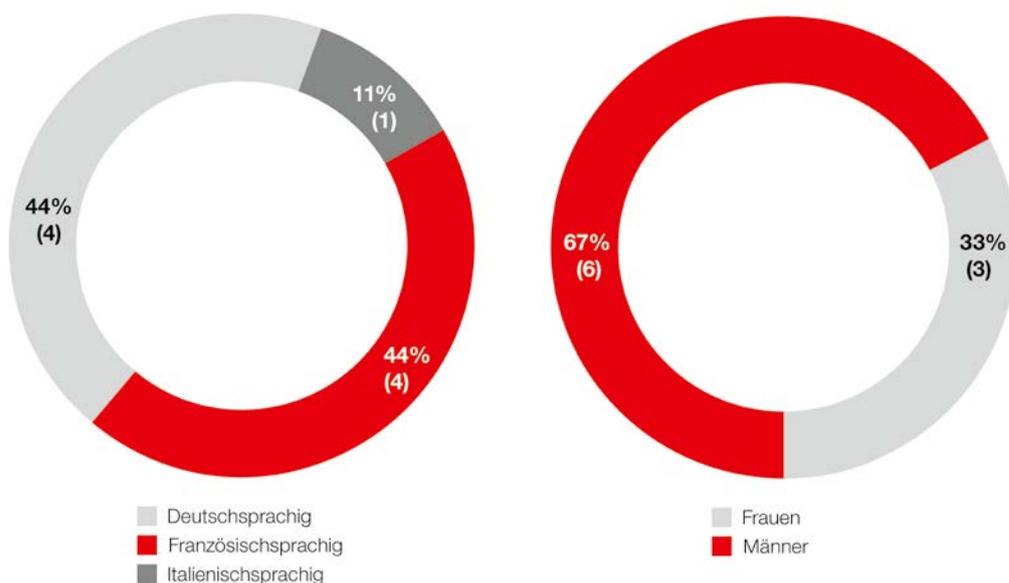
Wahl und Amtszeit.

Der Verwaltungsrat und die Verwaltungsratspräsidentin bzw. der Verwaltungsratspräsident 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 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 2022 statt.

Verwaltungsrat nach Sprache und Geschlecht.

In % (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2021



Verwaltungsrat nach Amtszeit.

In % (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2021



Der Verwaltungsrat der SBB erfüllt damit die Vorgaben des Bundesrats für die Vertretung der Sprachgemeinschaften, jedoch noch nicht diejenigen für die Vertretung der Geschlechter, wobei hierfür eine Umsetzungsfrist bis Ende 2023 gilt.

Interne Organisation und Arbeitsweise.

Monika Ribar ist seit Juni 2016 Verwaltungsratspräsidentin, Pierre-Alain Urech seit 2019 Vizepräsident des VR SBB. Der Verwaltungsrat wählt die Vorsitzenden der Ausschüsse des Verwaltungsrats sowie deren Mitglieder. Der Verwaltungsrat bezeichnet eine Sekretärin oder einen Sekretär, die oder der nicht Mitglied des Verwaltungsrats zu sein braucht.

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Umsetzung der strategischen Ziele des Bundesrats. Er erlässt die Strategie des Konzerns für die Umsetzung der strategischen Ziele unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Auswirkungen. Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2021 acht ordentliche und vier ausserordentliche Sitzungen sowie zwei Klausursitzungen ab.

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

Ausschüsse des Verwaltungsrats.

Einzelne Aufgaben hat der Verwaltungsrat an Ausschüsse delegiert. Gemäss Organisationsreglement haben die VR-Ausschüsse Beschlusskompetenz in einzelnen Geschäften, die nicht unentziehbare oder unübertragbare Aufgaben betreffen. Die ständigen Verwaltungsratsausschüsse der SBB sind am 31. Dezember 2021 wie folgt zusammengesetzt:

Verwaltungsrat

Prüfungsausschuss	Personal- und Organisationsausschuss	Risk und Compliance-Ausschuss	Ausschuss Politischer Dialog
Beat Schwab ¹	Alexandra Post Quillet ¹	Pierre-Alain Urech ¹	Fabio Pedrina ¹
Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar
Andreas R. Herzog	Pierre-Alain Urech	Georg Kasperkovitz	Pierre-Alain Urech
Véronique Gigon	Daniel Trolliet	Andreas R. Herzog	Véronique Gigon

¹ Vorsitz

Der CEO und die betroffenen Konzernleitungsmitglieder nehmen in der Regel an diesen Ausschusssitzungen teil.

Der Prüfungsausschuss tagte fünfmal im Geschäftsjahr. Er 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 der Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert hat. 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 traf sich zu sieben ordentlichen Sitzungen im Geschäftsjahr. Er behandelt die VR-Geschäfte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wahl bzw. der Abberufung von Konzernleitungsmitgliedern sowie mit deren Vergütung (inkl. Anstellungsbedingungen) stehen. Ferner behandelt er alle das Personal betreffenden Geschäfte (zum Beispiel Gesamtarbeitsverträge) und stellt die Durchführung des Deklarationsprozesses hinsichtlich Interessenbindungen des Verwaltungsrats 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 kam zu zwei Sitzungen im Geschäftsjahr zusammen. Er 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. Der Leiter der Internen Revision, die Leiterin Recht und Compliance sowie die Leiterin des Corporate Risk Managements nehmen an den Sitzungen des Risk- und Compliance-Ausschusses teil.

Der Ausschuss Politischer Dialog tagte dreimal im Geschäftsjahr. Er besorgt die politische und regulatorische Positionierung der SBB, zum Beispiel 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 Leiter Public Affairs und Regulation und der Leiter Regulation und Internationales sind Teilnehmer der Sitzungen des Ausschusses Politischer Dialog.

Schliesslich wurde für die Nachfolgeregelung des Leiters Finanzen ad hoc ein Nominationsausschuss eingesetzt. Diesem stand die Verwaltungsratspräsidentin vor. Mitglieder waren A. Post Quillet, B. Schwab und A. R. Herzog. Er tagte dreimal im Geschäftsjahr.

Selbstevaluation.

Der Verwaltungsrat führt einmal jährlich eine Selbstevaluation durch. Dabei soll sichergestellt werden, dass die Funktionsweise des Verwaltungsrats SBB sowie seine Strukturen 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 Verwaltungsrats beschrieben und diejenigen Entscheidungen festgelegt, für die sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Das Organisationsreglement wurde per 1. Januar 2021 und per 1. Mai 2021 teilrevidiert und den aktuellen Begebenheiten, insbesondere der Reorganisation mit zwei neuen Divisionen Personenverkehr und der Reorganisation im Bereich Kommunikation und Public Affairs & Regulation 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 Latest Estimate über die Erreichung der Budgetvorgaben;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP);
- Langfristige Unternehmensperspektive;
- Zielsystem für alle geschäftsrelevanten Einheiten, differenziert nach abteilungsbe-rechtigten und nicht abteilungsberechtigten Bereichen;
- 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 Massnahmen-Controlling;
- Kenntnisnahme des Legal & Compliance Reports;
- 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 jährliche Sicherheitsberichte (Security und Safety);
- Kenntnisnahme jährlicher Bericht Information Security;
- Kenntnisnahme jährliche Performance Review Pünktlichkeit;
- Kenntnisnahme jährliche Umfrage Personalmotivation.

Interne Revision.

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

Risk Management.

Die SBB betreibt ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrats und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risk Management, das sich an ISO 31000 orientiert. 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.

Internes Kontrollsystem der Finanzberichterstattung.

Das interne Kontrollsystem (IKS) gewährleistet mit angemessener Sicherheit die Verlässlichkeit der Finanzberichterstattung. Es soll wesentliche Fehler in der Konzernrechnung und in den Jahresrechnungen der Konzerngesellschaften verhindern, aufdecken und korrigieren. Das IKS umfasst die Bestandteile Kontrollumfeld, Beurteilung der Rechnungslegungsrisiken, Kontrollaktivitäten, Überwachung der Kontrollen sowie Information und Kommunikation. Der dem CFO unterstellte Fachbereich Accounting steuert und überwacht das IKS. Die Interne Revision prüft periodisch das Vorhandensein und die Wirksamkeit des IKS. Im Rahmen der Überwachung und der Prüfung festgestellte bedeutsame Mängel im IKS werden zusammen mit den Korrekturmassnahmen im Statusbericht jährlich dem Prüfungsausschuss berichtet. Ändert sich die Einschätzung der Risiken gemäss IKS wesentlich, wird der Vorsitzende des Prüfungsausschusses zeitnah informiert. Die Behebung der Mängel durch Korrekturmassnahmen wird durch den Fachbereich Accounting überwacht. Der Prüfungsausschuss beurteilt auf Basis der periodischen Berichterstattung die Funktionsfähigkeit des IKS.

Compliance Management.

Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt. Die SBB nimmt ihre Verantwortung als faire und korrekte Partnerin gegenüber Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit wahr. Im Verhaltenskodex SBB («Code of Conduct») sind die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln festgelegt, die für alle Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden und Lieferanten gleichermaßen verbindlich sind. Tatsächliche oder vermutete Verstösse können von internen und auch externen Personen vertraulich oder auch anonym der Compliance-Meldestelle 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, Regelungen und ethischen Werten im Einklang steht. Dabei orientiert sich die SBB an den Vorgaben des ISO-Standards 37301.

Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung (KL). 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.



Von links nach rechts: Alexander Muhm, Peter Kummer, Véronique Stephan, Jochen Decker, Vincent Ducrot, Linus Looser, Franz Steiger, Markus Jordi

Mitglieder der Konzernleitung.

Am 31. Dezember 2021 setzte sich die Konzernleitung der SBB AG aus acht Mitgliedern zusammen.

Name	Nationalität	Geburts-jahr	Funktion	Ernennung in die KL per
Vincent Ducrot	Schweiz	1962	CEO	April 2020
Véronique Stephan	Schweiz	1969	Leiterin Markt Personenverkehr	Mai 2021
Linus Looser	Schweiz	1980	Leiter Produktion Personenverkehr	Mai 2021
Alexander Muhm	Österreich	1977	Leiter Immobilien	Januar 2019
Peter Kummer	Schweiz	1965	Leiter Infrastruktur	Januar 2013
Franz Steiger	Schweiz	1972	Leiter Finanzen	September 2021
Markus Jordi	Schweiz	1961	Leiter Human Resources	Oktober 2007
Jochen Decker	Deutschland	1971	Leiter Informatik	Januar 2021

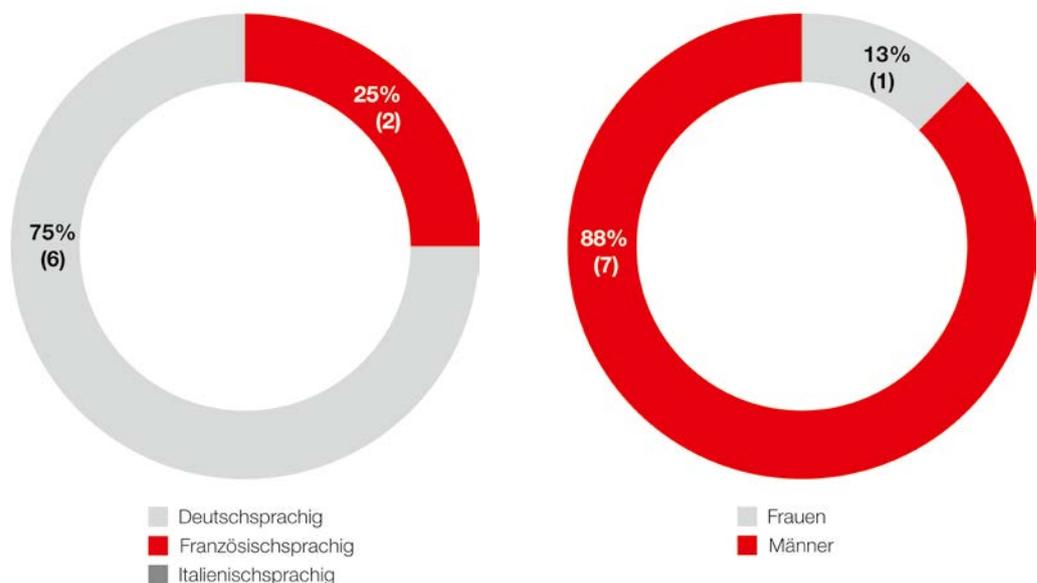
Der CEO ist gegenüber dem Verwaltungsrat für den Gesamterfolg der SBB und damit für die Gesamttätigkeit und für die effiziente und effektive Arbeitsweise der Konzernleitung verantwortlich. Er vertritt die Anträge und Anliegen der Konzernleitung in der Regel gemeinsam mit dem verantwortlichen Konzernleitungsmitglied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

Änderungen im Geschäftsjahr.

Der Verwaltungsrat hat per 1. Januar 2021 Jochen Decker zum neuen Chief Information Officer gewählt. Er tritt die Nachfolge von Peter Kummer an, der Mitte 2020 die Division Infrastruktur übernommen hatte. Als Nachfolge von Toni Häne, der nach 50 Amtsjahren bei der SBB in seinen wohlverdienten Ruhestand trat, wählte der Verwaltungsrat Véronique Stephan als Leiterin der neu geschaffenen Division Markt Personenverkehr und Linus Looser als Leiter der neu geschaffenen Division Produktion Personenverkehr. Als Nachfolge für den zurückgetretenen CFO, Christoph Hammer, wählte der Verwaltungsrat Franz Steiger per September. Der Verwaltungsrat freut sich über die Wahl dieser qualifizierten Personen, bei denen es sich mehrheitlich um interne Lösungen handelt. Er führt seine Anstrengungen für eine ausgewogenere Geschlechtervertretung in der KL fort.

Konzernleitung nach Sprache und Geschlecht.

In % (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2021



Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die nachfolgende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2021, die Ausbildung und berufliche Laufbahn sowie zu den wesentlichen Mandaten in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der jeweiligen Mitglieder.

Vincent Ducrot

Diplomierter Ingenieur EPFL und Nachdiplom in technischen Betriebswissenschaften ETHZ, Certified Projects Director IPMA

Berufliche Stationen:

seit 04/2020	CEO SBB
2011–2020	Generaldirektor der Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Givisiez
2009–2010	a. i. Leitung Personenverkehr SBB
1999–2011	Leiter Fernverkehr SBB
2000–2002 und 1997–1998	Delegierter der SBB Expo.02
1993–1997	Verantwortlicher Software-Produkte, Informatik SBB
1990–1993	Senior Consultant IT, JMA Information Engineering
1986–1990	Ingénieur IT, Inser SA

Wesentliche Mandate: SBB Cargo AG, Olten, VR-Vizepräsident (seit 15.9.2021) | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Brüssel, Mitglied Management Committee (bis Dezember 2021) | Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Bern, Vorstands- und Ausschussmitglied | Digitalswitzerland, Zürich, Mitglied | LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern, Mitglied des Vorstands | OuestRail, Monthey, Mitglied.

Véronique Stephan

Lic. oec. HSG, lic. iur.

Berufliche Stationen:

Seit 05/2021	Leiterin Markt Personenverkehr SBB
2020–2021	Chief Commercial Officer, Corplex, London
2015–2020	Vice President Commercial, Ball Packaging EMEA, London
2003–2015	Sales & Business Development Director, Johnson & Johnson Consumer, Zug und Athen
2000–2001	Vice President Marketing, surfEU.com, Zürich
1998–2000	Brand Manager, L'Oréal, Madrid
1995–1997	Consultant, McKinsey, Zürich

Wesentliche Mandate: Stephan S.A., Givisiez, VR-Mitglied | Schweiz Tourismus, Zürich, Vorstandsmitglied (seit 1.9.2021) | Alliance SwissPass, Bern, Mitglied Strategierat (seit 1.9.2021).

Linus Looser

Lic. oec. publ., Master in Management and Economics

Berufliche Stationen:

Seit 05/2021	Leiter Produktion Personenverkehr SBB
2019–2021	Leiter Bahnproduktion, Personenverkehr SBB
2015–2019	Leiter Verkehrsmanagement, Personenverkehr SBB
2013–2015	Leiter Bahnproduktion Schweiz, Personenverkehr SBB
2010–2012	Leiter Bahnproduktion Zürich, Personenverkehr SBB

2008–2009 Leiter Entwicklung und Services, Personenverkehr SBB
2007–2008 Management Trainee SBB
Wesentliche Mandate: Elvetino AG, Zürich, VR-Präsident | login Berufsbildung AG, Bern,
VR-Mitglied | SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Mitglied des Vereinsvorstands.

Alexander Muhm

Architekt (Arch. Dipl. Ing. Dr. techn., Technische Universität Wien), Executive MBA Universität
St. Gallen (HSG)

Berufliche Stationen:

Seit 01/2019 Leiter Immobilien SBB
2013–2018 Leiter Development, Immobilien SBB
2012–2013 Leiter Portfolio Bahnhöfe, Immobilien Portfoliomanagement SBB
2009–2012 Gesamtprojektleiter Immobilien Development SBB
2005–2009 Gesamtprojektleiter, ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH, Wien
Wesentliche Mandate: Grosse Schanze AG, Bern, VR-Vizepräsident | SBB Historic, Erstfeld,
Mitglied Stiftungsrat (seit 8.6.2021).

Peter Kummer

Lic. rer. pol.

Berufliche Stationen:

Seit 08/2020 Leiter Infrastruktur SBB
2009–2020 Leiter Informatik SBB
2007–2009 Leiter IT-Architektur & Qualität, Informatik SBB
1999–2007 Leiter Unternehmensarchitektur (IT), Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft AG, Bern
1992–1999 Verschiedene Funktionen in den Bereichen IT Consulting,
Unternehmensarchitektur und Strategie
Wesentliches Mandat: BLS Netz AG, Frutigen, VR-Mitglied (seit 17.6.2021).

Franz Steiger

Executive MBA Universität Zürich, Executive Master in Corporate Finance Institut für
Finanzdienstleistungen, Zug, eidg. dipl. Experte in Rechnungslegung und Controlling,
Fachmann im Finanz- und Rechnungswesen mit eidg. Fachausweis

Berufliche Stationen:

Seit 09/2021 Leiter Finanzen SBB
2017–2021 Leiter Finanzen, Immobilien SBB
2016–2017 Leiter Transformation und Digitalisierung, Stellvertreter des CEO,
Mitglied der Geschäftsleitung Switzerland Global Enterprise, Zürich
2005–2016 CFO und Leiter Business Support, Mitglied der Geschäftsleitung
Switzerland Global Enterprise (ehemals Osec), Zürich
2000–2005 Controller, Direktor Finanzen, Mitglied der Geschäftsleitung Hertz AG, Schlieren
1991–2000 Verschiedene Funktionen in den Bereichen Controlling, Projektmanage-
ment bei Landis & Gyr/Elektrowatt/Siemens Building Technologies
Wesentliches Mandat: SBB Cargo AG, Olten, VR-Mitglied (seit 22.11.2021).

Markus Jordi

Lic. iur.

Berufliche Stationen:

- Seit 10/2007 Leiter Human Resources SBB
2001–2007 Leiter Group Human Resources Bâloise Holding, Member of the Extended Group Executive Board, Bâloise Holding/Basler Versicherungen Schweiz, Basel
1994–2001 Leiter Personal und Ausbildung (Gesamtbank), Solothurner Kantonalbank/Solothurner Bank SoBa/Baloise Bank SoBa, Solothurn
1989–1994 Assistent des Konzernpersonaldirektors, von Roll AG, Gerlafingen

Wesentliche Mandate: SBB Cargo AG, Olten, VR-Mitglied | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Brüssel, Member of the HR Directors Conference und Member of the Steering Committee European Sectoral Social Dialogue | SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Präsident des Vereinsvorstands (seit 14.12.2021) | Pensionskasse SBB, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrats | SBB Historic, Erstfeld, Mitglied des Stiftungsrats (seit 8.6.2021) | Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich, Vorstandsmitglied | ti&m AG, Zürich, VR-Mitglied (bis 11.8.2021) | Stiftung Entschädigungsfonds für Asbestopfer, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrats | Pensionskasse Kanton Solothurn, Solothurn, Vizepräsident der Verwaltungskommission (seit 1.9.2021).

Jochen Decker

Dr. rer. nat., Diplom-Biochemiker Universität Regensburg, Vordiplom BWL Fernuniversität Hagen und div. Managementweiterbildungen (u. a. INSEAD)

Berufliche Stationen:

- Seit 01/2021 Leiter Informatik SBB
2008–2021 Leiter IT-Operations Management, Chief Architect, Leiter Digitalisierung SBB IT, ab 2011 Mitglied GL IT
2005–2008 Manager bei Q-Perior «Strategisches IT Management»
2002–2005 Consultant bei Accenture «Strategic IT Effectiveness»

Davor beratend tätig in Unternehmen der Transport- und Logistikbranche im strategischen Einsatz von IT.

Wesentliche Mandate: Digitalswitzerland, Zürich, Mitglied Executive Committee | SBB Digitalisierungsfonds, Mitglied des Vereinsvorstands SBB.

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2021 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung bestand im Jahr 2021 aus dem CEO, den Leitern der Divisionen Produktion Personenverkehr, Markt Personenverkehr, Immobilien, Infrastruktur sowie der Fachführungen Finanzen, Human Resources und Informatik.

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 und Leiterinnen der Fachführungen

Kommunikation, Unternehmensentwicklung, Sicherheit und Produktionsqualität, Recht und Compliance, Public Affairs & Regulation, den Segmentsverantwortlichen Güterverkehr und die Leitungen wesentlicher Projekte ausserhalb der Konzernleitung.

Vergütungen.

Der Verwaltungsrat hat die Vergütung sowie Nebenleistungen seiner Mitglieder im Honorar- und Spesenreglement geregelt. Grundlage dazu bilden die Statuten der SBB sowie die entsprechenden Vorgaben des Bundesrats. Die Vergütung der Mitglieder des Verwaltungsrats besteht aus einem Fixhonorar, einem Zusatzhonorar für Ausschusssitzungen und einer Spesenpauschale. Als Nebenleistung erhalten die Mitglieder des Verwaltungsrats sowie deren Lebenspartnerinnen und Lebenspartner während ihrer Amtsdauer im Verwaltungsrat ein Generalabonnement. Die AHV-pflichtigen Vergütungen an Verwaltungsräte (Fixhonorar und Zusatzhonorar aus Ausschusstätigkeit) sind grundsätzlich dem BVG unterstellt. Da die Arbeitgeberbeiträge an die berufliche Vorsorge aus dem VR-Honorar des jeweils betreffenden VR-Mitglieds finanziert werden müssen, werden diese bei der Berechnung der Obergrenze der Vergütung der VR-Mitglieder und der VR-Präsidentin nicht hinzuge-rechnet.

Der VR SBB hat das Lohnsystem für die KL, das Topkader und die OR-Kader in den letzten Jahren schrittweise weiterentwickelt. Die Vergütung der Konzernleitungsmitglieder setzt sich aus einem fixen Grundsalar und einem variablen Lohnanteil zusammen. Der variable Lohnanteil basiert gänzlich auf dem Zielerreichungsgrad der neun Konzernziele (Konzernerfolgsbeteiligung). Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonne-menten an die Mitglieder der Konzernleitung sowie deren Familienangehörige bzw. Lebenspartnerinnen und Lebenspartner und eine Spesenpauschale. Hinzu kommen die Beiträge an die berufliche Vorsorge (Pensionskasse SBB und Kaderzusatzversicherung).

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

Die Vergütungen der Verwaltungsrats und der Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings an den Bund rapportiert.

Vergütungen an ehemalige Organmitglieder.

An das ehemalige Mitglied der Konzernleitung, Philippe Gauderon, wurde im Berichtsjahr ein Honorar im Umfang von 5000 Franken für die Ausübung eines Mandats im Auftrag der SBB ausgerichtet (im Vorjahr wurden an zwei ehemalige KL-Mitglieder 29 000 Franken bezahlt).

Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

Sämtliche Aktien befinden sich im Besitz des Bundes. Es bestehen keine Aktienbeteiligungs- oder Optionspläne.

Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Organdarlehen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats 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 Gesamtvergütungen.

Die Vergütungen für die Verwaltungsratspräsidentin (274 352 Franken) und für den CEO (961 922 Franken, inkl. Beiträge an die berufliche Vorsorge) entsprechen je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Vergütungen im Berichtsjahr. Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zur Jahresgesamtvergütung des tiefsten Einkommens betrug 2021 12 : 1. Die prozentuale Steigerung der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden betrug 2021 2,9 Prozent, die prozentuale Senkung der Jahresgesamtvergütung aller Mitarbeitenden 0,4 Prozent. Das ergibt ein Verhältnis von –6 : 1.

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 Vergütungen im Rahmen des Geschäftsberichts sicherzustellen (Art. 9, lit. h Statuten SBB).

Die Generalversammlung hat an ihrer Sitzung vom 21. April 2020 folgende maximale Beträge der Gesamtvergütung für das Jahr 2021 beschlossen:

- für den Verwaltungsrat 1 066 829 Franken (inkl. VRP und Beiträge an die Grundversicherung PK);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 280 352 Franken (inkl. Beiträge an die Grundversicherung PK);
- für die Konzernleitung 5 645 355 Franken (inkl. CEO, inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK SBB und die Kaderzusatzversicherung).

Effektiv wurden folgende Beträge ausbezahlt (vgl. Tabelle auf Seite 71):

- für den Verwaltungsrat 1 015 409 Franken (inkl. VRP);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 274 352 Franken;
- für die Konzernleitung 5 120 856 Franken (inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK SBB und die Kaderzusatzversicherung).

Die Tabelle zeigt die gesamte den Konzernleitungsmitgliedern gewährte Vergütung für die Geschäftsjahre 2020 und 2021, aufgeschlüsselt nach einzelnen Komponenten und inklusive Nennung des auf den CEO entfallenden Betrags. Damit beträgt der variable Lohnanteil für die Konzernleitungsmitglieder (inkl. CEO, ohne Arbeitgeberbeiträge an die Personalvorsorge und Sozialversicherung, total 467 561 Franken), 13,4 Prozent des Basissalärs (total 3 483 417 Franken).

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

Verwaltungsrat.

CHF	2021	2020
Alle Mitglieder des Verwaltungsrats		
Honorare	892 195	895 000
Spesenpauschalen	78 500	78 500
GA	44 714	46 816
Gesamtvergütung	1 015 409	1 020 316
Verwaltungsratspräsidentin		
Honorar	246 000	245 000
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	5 852	5 852
Gesamtvergütung	274 352	273 352
Übrige acht Mitglieder des Verwaltungsrats		
Honorare	646 195	650 000
Spesenpauschalen	56 000	56 000
GA	38 862	40 964
Gesamtvergütung	741 057	746 964

Konzernleitung.

CHF	2021	2020
Alle Mitglieder der Konzernleitung (inkl. CEO)		
	8 Personen	teilweise 9 Personen³
Fixes Grundsalär	3 483 418	3 358 975
Erfolgsorientierter Lohnbestandteil ¹	467 561	852 602
Spesenpauschalen	154 000	160 790
GA	70 800	83 254
Berufliche Vorsorge ²	945 077	...
Gesamtvergütung	5 120 856	4 455 621
CEO		
	1 Person	teilweise 2 Personen³
Fixes Grundsalär	633 043	882 689
Erfolgsorientierter Lohnbestandteil ¹	85 461	268 408
Spesenpauschale	25 200	37 590
GA	13 678	24 915
Berufliche Vorsorge ²	204 540	...
Gesamtvergütung	961 922	1 213 602

¹ Per 2021 wurde der Prozentsatz des variablen Lohnanteils der Konzernleitung angepasst. Er beträgt 15% des Fixlohnes (bei 100% Konzernzielerreichung, vorher 40%).

² Ab 2021 inkl. Beiträge an die berufliche Vorsorge

³ Unterjährige Abgänge in der Konzernleitung inkl. CEO

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle auf jeweils ein Jahr. Für das Geschäftsjahr 2021 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 1 144 595 Franken (Vorjahr 1 267 285 Franken). Für revisionsnahe und zusätzliche Dienstleistungen hat Deloitte während des Berichtsjahrs 378 506 Franken (Vorjahr 550 990 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 Betriebs 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 Vergütung des VR sowie dessen Vorsitz (gesondert) und für den Gesamtbetrag der Vergütung der Konzernleitung;
- Genehmigung des Geschäftsberichts 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

S 75 Finanzbericht

SBB Konzern

- S 76 Konzernerfolgsrechnung SBB
- S 77 Konzernbilanz SBB
- S 78 Konzerngeldflussrechnung SBB
- S 79 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- S 80 Anhang zur Konzernrechnung 2021
- S 103 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

SBB AG

- S 105 Erfolgsrechnung SBB AG
- S 106 Bilanz SBB AG
- S 107 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- S 116 Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses
- S 117 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2021	2020
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 449,1	3 344,9
Leistungen der öffentlichen Hand	2	3 263,7	3 149,4
Mieterträge Liegenschaften	3	608,3	546,0
Nebenerträge	4	1 199,7	925,4
Eigenleistungen	5	1 348,9	1 250,1
Total Betriebsertrag		9 869,7	9 215,7
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	-777,2	-752,7
Personalaufwand	7	-4 407,3	-4 359,7
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-2 447,5	-2 120,9
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9, 19	-1,7	-6,9
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	-2 254,3	-2 278,3
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	-206,3	-211,9
Total Betriebsaufwand		-10 094,3	-9 730,5
Betriebsergebnis/EBIT		-224,6	-514,7
Finanzergebnis	10	-98,0	-139,0
Ordentliches Ergebnis		-322,6	-653,7
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	11	24,2	44,0
Konzernverlust vor Steuern		-298,4	-609,7
Ertragssteuern	12	-23,0	-17,3
Minderheitsanteile	13	-3,9	10,0
Konzernverlust		-325,3	-617,0

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	14	133,3	411,8
Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen		0,0	20,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	296,8	355,3
Andere Forderungen	16	145,6	148,8
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	390,7	370,5
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18	433,8	452,6
Total Umlaufvermögen		1 400,2	1 759,1
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	19	627,4	529,6
Sachanlagen	20	42 028,5	38 923,1
Sachanlagen im Bau	20	6 891,7	9 065,9
Immaterielle Anlagen	21	1 110,3	1 057,2
Total Anlagevermögen		50 657,9	49 575,9
Total Aktiven		52 058,1	51 335,0

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	891,6	1 359,9
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	0,7	0,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	674,2	728,1
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	25	259,3	218,6
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 507,3	1 379,6
Kurzfristige Rückstellungen	27	309,3	287,5
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 642,4	3 974,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	10 340,3	9 450,7
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	24 342,6	23 812,3
Andere langfristige Verbindlichkeiten	25	683,3	685,0
Langfristige Rückstellungen	27	543,2	574,3
Total langfristiges Fremdkapital		35 909,4	34 522,2
Total Fremdkapital		39 551,8	38 496,5
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		1 623,6	2 241,9
Konzernverlust		-325,3	-617,0
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		12 367,3	12 694,0
Minderheitsanteile	13	139,0	144,5
Total Eigenkapital		12 506,3	12 838,5
Total Passiven		52 058,1	51 335,0

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2021	2020
Konzernverlust		-325,3	-617,0
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		2 455,1	2 484,1
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		7,2	13,0
Abnahme/Zunahme Rückstellungen		-4,2	18,3
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge		32,6	-33,5
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-35,6	-46,6
Anteilige Verluste aus Anwendung der Equity-Methode		2,4	36,4
Ergebnis Minderheitsanteile		3,9	-10,0
Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	197,8	-132,7
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		2 333,9	1 712,0
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		-1 430,2	-1 501,3
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		903,7	210,7
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 428,8	-3 544,3
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		47,9	83,5
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-19,5	-38,3
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		5,8	1,4
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen		-266,2	-242,3
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 660,8	-3 739,9
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-fonds-perdu-Beitrag des Bundes		1 430,2	1 501,3
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur		762,9	527,5
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-773,7	-480,5
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		1 071,2	1 668,2
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		0,0	-0,3
Kapitalrückzahlungen an/Kapitaleinzahlungen von Minderheitsaktionären		-12,0	14,4
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		2 478,5	3 230,6
Total Geldfluss		-278,6	-298,6
Flüssige Mittel per 1. Januar		411,8	710,5
Flüssige Mittel per 31. Dezember		133,3	411,8
Veränderung flüssige Mittel		-278,6	-298,6

Frei verfügbarer Cashflow.

Mio. CHF		2021	2020
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)		903,7	210,7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 660,8	-3 739,9
Frei verfügbarer Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand		-2 757,1	-3 529,3
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand		2 193,0	2 028,8
Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öH		-564,1	-1 500,5
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen		285,5	1 201,8
Total Geldfluss		-278,6	-298,6

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschaftskapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinnreserven	Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
Eigenkapital per 1. 1. 2020	9 000,0	2 069,1	2 282,8	-8,9	13 343,1	108,3	13 451,4
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	-32,0	0,0	-32,0	46,6	14,5
Konzernverlust	0,0	0,0	-617,0	0,0	-617,0	-10,0	-627,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1
Eigenkapital per 31. 12. 2020	9 000,0	2 069,1	1 633,8	-8,9	12 694,0	144,5	12 838,5
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-9,1	-9,1
Konzernverlust	0,0	0,0	-325,3	0,0	-325,3	3,9	-321,4
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3	-0,4	-1,7
Eigenkapital per 31. 12. 2021	9 000,0	2 069,1	1 308,4	-10,2	12 367,3	139,0	12 506,3

Das Aktienkapital ist in 180 Millionen 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 2021 beträgt CHF 2243,2 Mio. (Vorjahr: CHF 2107,1 Mio.).

Anhang zur Konzernrechnung 2021.

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.

Der Finanzbericht der SBB ist in deutscher, französischer und italienischer Sprache verfügbar. Massgebend ist die Version in deutscher Sprache.

Abschlussdatum.

Das Berichtsjahr umfasst für alle in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften zwölf Monate. Das Geschäftsjahr ist identisch mit dem Kalenderjahr.

Konsolidierungskreis.

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

Die SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross-Border-Leasingtransaktionen über Verbindungen zu Zweckgesellschaften. 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 102 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 Beherrschung 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 Beherrschung 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 Konzernerfolg entsprechen den aufgrund der geltenden Beteiligungsverhältnisse ermittelten Fremddanteilen am Eigenkapital und am 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 2021	Durchschnittskurs 2020	Stichtagskurs 31. 12. 2021	Stichtagskurs 31. 12. 2020
EUR	1.08	1.07	1.03	1.08

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 Schweizer Franken, 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 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 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 übrigen Finanzanlagen enthalten Darlehen gegenüber Dritten abzüglich Wertberichtigungen für Bonitätsrisiken, langfristige Abgrenzungen für aufgelöste Zinsabsicherungen sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteirisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten.

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	
Schienefahrzeuge	20-33
Strassen- und übrige Fahrzeuge	5-20
Kunstbauten und Fahrbahn	
Brücken	80
Tunnel	80
Gleise	25-50
Weichen	25-50
Bahnstrom- und Sicherungsanlagen	
Fahrleitungsanlagen	25-50
Übertragungsleitungen	40-60
Kraftwerke, Generatoren und Elektrotechnik	20-40
Kraftwerke, wassertechnische Bauten	80
Stellwerke, Signale, Zugbeeinflussungsanlagen	20-50
Übrige Sachanlagen	
Publikumsanlagen	20-80
Telekom	4-20
Betriebsmittel und Einrichtungen	5-40
Gebäude	
Werkstätten, Betriebs-, Büro- und Wohngebäude	20-75

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 Darlehen sowie Vorschüsse des Bundes und von Dritten wie Bankschulden, Leasingverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber der SBB Personalkasse. Die Bankschulden enthalten auch die Darlehen der Eurofima AG, die Rollmaterial für europäische Staatsbahnen finanziert. Die SBB wird für Investitionen ausserhalb der Sparte Infrastruktur mit vollverzinslichen und rückzahlbaren Darlehen vom Bund finanziert (kommerzielle Darlehen).

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 aus 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 Konzerngesellschaften wird durch die rechtlich selbstständige Pensionskasse SBB getragen. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats und wird aus Beiträgen der Arbeitgebenden und der Arbeitnehmenden finanziert. Die übrigen Konzerngesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden jährlich, gestützt auf die letzten vorliegenden Abschlüsse der Vorsorgeeinrichtungen sowie eine Risikoeinschätzung basierend auf einer dynamischen Bewertung, 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 langfristigen Verbindlichkeit 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 Abonnements, wie General-, Halbtax- oder Verbundabonnements. Die Berechnung des SBB Anteils basiert auf Zählungen und Erhebungen des Verbands öffentlicher Verkehr. Die erhobene Fahrausweisstruktur, die gezählten Fahrgäste und die zurückgelegten Strecken werden hochgerechnet zu Erlösen je Transportunternehmen.

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

Die **Leistungen der öffentlichen Hand** umfassen Leistungen des Bundes und der Kantone für die Bahninfrastruktur und den Regionalen Personenverkehr im Umfang der ungedeckten Kosten, 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. Der langfristige Anteil wird in den übrigen Finanzanlagen ausgewiesen und bei Fälligkeit in die aktiven Rechnungsabgrenzungen umgebucht.

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.

Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2021 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Fusion Kraftwerk Amsteg AG, Silenen (Januar 2021)
- Fusion Kraftwerk Wassen AG, Wassen (Januar 2021)
- Liquidation Cispalino SA, Muri bei Bern (Dezember 2021)

Bewertungsunsicherheiten rund um die Coronapandemie und um das Geschäftsfeld Cargo Schweiz.

Die Auswirkungen der Coronapandemie auf die Erträge im Personenverkehr und entsprechend auf die Trassenerträge der Division Infrastruktur waren im vergangenen Jahr immer noch markant. Die Frequenzen an den Bahnhöfen lagen auch 2021 unter dem Jahr 2019 vor Corona. Zudem beeinflussten behördliche Schliessungen im Berichtsjahr die Umsatzmieten in den Bahnhöfen negativ. Auch der Güterverkehr ist nach wie vor von einem Nachfragerückgang betroffen. Die Einbussen im Regionalen Personenverkehr, im Einzelwagenladungsverkehr von Cargo und bei der Bahninfrastruktur wurden teilweise durch Gelder der öffentlichen Hand aufgrund des Covid-19-Gesetzes ausgeglichen. Die Prüfung der entsprechenden Gesuche durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Kantone geschieht zeitverschoben. Entsprechend unterliegen die dafür abgegrenzten Beträge im Abschluss 2021 einer gewissen Bewertungsunsicherheit.

Die SBB Cargo AG steht vor grossen Herausforderungen. Im sogenannten Einzelwagenladungsverkehr werden einzelne Wagen mit unterschiedlichen Gütern und Enddestinationen bei den Kunden abgeholt, gebündelt, in Rangierbahnhöfen neu zusammengestellt, über kurze Distanzen transportiert und dem Empfänger zugestellt. Der Betrieb eines solchen Netzwerks ist fixkostenlastig, und die Konkurrenz auf der Strasse ist gross. Entsprechend bestanden per Ende 2021 Anzeichen auf eine Wertbeeinträchtigung, und es wurde eine Wertbeeinträchtigungsprüfung durchgeführt. Die Verwaltungsräte der SBB AG und der SBB Cargo AG sind überzeugt, dass für den Schienengüterverkehr in der Fläche (Binnen-, Import- und Exportverkehr), zur Sicherung der Landesversorgung, zur Förderung der Verlagerung, zur Unterstützung der klimapolitischen Ziele sowie zur Senkung des Energieverbrauchs, zusammen mit dem Bund nachhaltige Lösungen zur Finanzierung und zur Weiterentwicklung des bestehenden Angebots gefunden werden können. Die Verwaltungsräte der SBB AG und der SBB Cargo AG schätzen eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs als wahrscheinlich ein. Der Bundesrat hat gemäss Medienmitteilung vom 17. Dezember 2021 die Ausarbeitung einer Vernehmlassungsvorlage zu vier strategischen Stossrichtungen in Auftrag gegeben, die mehrheitlich von einer finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs ausgehen. Das Management hat bei der Beurteilung der Werthaltigkeit des Geschäftsfeldes Cargo Schweiz auf die Szenarien, die eine Unterstützung des Bundes vorsehen, abgestellt. Die auf dieser Annahme durchgeführte Wertbeeinträchtigungsprüfung resultierte in keinem Wertbeeinträchtigungsbedarf per 31. Dezember 2021. Falls die politischen Entscheide von der getroffenen Annahme abweichen, kann das im Geschäftsfeld Cargo Schweiz zu einem Wertbeeinträchtigungsbedarf führen. Deren Höhe ist abhängig vom getroffenen Entscheid. Der Bundesrat hat das UVEK und die Eidgenössische Finanzverwaltung beauftragt, mit der SBB AG und der SBB Cargo AG Übergangslösungen zu vereinbaren, die es der SBB Cargo AG ermöglichen, bis Ende 2023 auf einen Leistungsabbau zu verzichten.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2021	2020
Personenverkehr	2 539,7	2 464,6
Fernverkehr	1 766,9	1 696,6
Regionalverkehr	772,9	768,0
Güterverkehr	777,4	761,5
Betriebsleistungen	39,9	29,3
Infrastruktur (Trassenertrag)	92,2	89,4
Verkehrserträge	3 449,1	3 344,9

Die Verkehrserträge haben leicht zugenommen, um CHF 104,3 Mio. (+3,1%).

Nach wie vor stark von der Pandemie betroffen ist der Personenverkehr. Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich eine leichte Verbesserung von CHF 75,1 Mio. (+3,1%).

Auch der Güterverkehr hat sich noch nicht von der Pandemie erholt. Die Erträge stiegen um CHF 15,8 Mio. (+2,1%).

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2021	2020
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	387,0	383,2
Kantone	446,9	428,9
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	833,9	812,0
Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen		
Abschreibung Infrastruktur	1 430,2	1 501,3
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	348,0	275,1
Betriebsbeitrag Infrastruktur	438,5	383,1
Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen	2 216,6	2 159,5
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	158,4	147,9
Kantone	11,7	9,4
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	170,1	157,3
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 386,7	2 316,8
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	43,0	20,5
Total Leistungen für den Güterverkehr	43,0	20,5
Leistungen der öffentlichen Hand	3 263,7	3 149,4

Die Abgeltungen für die bestellten Leistungen des Regionalen Personenverkehrs kompensieren die Kosten, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind.

Die Zunahme bei den Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs von CHF 21,9 Mio. (+2,7%) beruht auf höheren coronabedingten zusätzlichen Mitteln der öffentlichen Hand. Diese fallen im Vergleich höher aus, weil im Vorjahr noch bestehende Reserven verrechnet wurden. Die höheren Entgelte für die Infrastruktur von CHF 69,9 Mio. (+3,0%) stammen einerseits aus höheren Anteilen an nicht aktivierbaren Projektkosten, die vom Bund abgegolten werden, und andererseits aus höheren Covid-Geldern, da auch bei der Infrastruktur im Vorjahr spezialgesetzliche Reserven angerechnet wurden.

Die Erhöhung der Abgeltungen für den Güterverkehr begründet sich ebenfalls mit höheren Beiträgen der öffentlichen Hand zur Bewältigung der Coronakrise. Teilweise betreffen diese das Vorjahr, konnten aber aufgrund von Bewertungsunsicherheiten im Vorjahr nicht abgegrenzt 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 in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Mieterträge stiegen um CHF 62,3 Mio. (+11,4%), vor allem infolge Neueröffnungen wie Quartier des Halles in Morges, Opale in Chêne-Bourg, Renens Parc du Simplon und Renens Quai Ouest. Zudem erholten sich die Umsatzmieten gegenüber dem Vorjahr leicht.

4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2021	2020
Dienstleistungen	212,6	195,3
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	53,3	45,9
Erträge aus Vermietungen	87,6	70,2
Energieertrag	293,5	137,9
Geldwechsel	24,9	23,7
Provisionen	24,4	20,5
Drucksachen- und Materialverkäufe	44,0	32,0
Kostenbeteiligungen	319,4	270,9
Leistungen Bauprojekte	16,1	20,8
Beiträge Regionaler Personenverkehr Ausland	28,8	27,3
Übrige Nebenerträge	95,0	81,0
Nebenerträge	1 199,7	925,4

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 274,3 Mio. (+29,6%) zu.

Die höheren Dienstleistungserträge von CHF 17,3 Mio. (+8,9%) begründen sich insbesondere durch den Systemwechsel bei der Trassenvergabestelle. Die SBB wird neu von der Trassenvergabestelle für ihre erbrachten Leistungen entschädigt. Im Gegenzug steigt der Betriebsaufwand für bezogene Leistungen.

Zusätzliche Fahrzeugvermietungen an Trenitalia und an die Deutsche Bahn führen zu einem höheren Vermietungsertrag von CHF 17,4 Mio. (+24,8%).

Die Kostenbeteiligungen beinhalten insbesondere Beiträge der Branche für Kosten der Betriebsplattform des öffentlichen Verkehrs Schweiz, Erträge aus Rückversicherungen oder Beiträge von Gemeinden für Bauprojekte.

Der höhere Energieertrag von CHF 155,6 Mio. (+112,8%) widerspiegelt das höhere Verkaufsvolumen am Energiemarkt sowie die gestiegenen Preise und führt auch zu einem entsprechenden Gegeneffekt im Energieaufwand.

5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2021	2020
Investitionsaufträge	914,6	863,3
Lageraufträge	434,4	386,8
Eigenleistungen	1 348,9	1 250,1

Die Zunahme der Eigenleistungen um CHF 98,8 Mio. (+7,9%) ist auf ein höheres Projektvolumen infolge coronabedingten temporären Baustellenschliessungen im Vorjahr und auf eine Zunahme von Lageraufträgen zur Aufbereitung von Vorratsteilen für die Fahrzeugflotte zurückzuführen.

6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand nahm um CHF 24,6 Mio. (+3,3%) auf CHF 777,2 Mio. zu. Dies beruht ebenfalls auf dem Aufbereiten von Vorratsteilen für Fahrzeuge des Personenverkehrs.

7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2021	2020
Lohnaufwand	3 167,0	3 110,6
Personalmiete	464,5	511,4
Sozialversicherungsaufwand	625,7	580,0
Übriger Personalaufwand	150,1	157,8
Personalaufwand	4 407,3	4 359,7

Der Personalaufwand wuchs gegenüber dem Vorjahr um CHF 47,5 Mio. (+1,1%).

Die Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt erhöhten sich um 445 auf 33 943, insbesondere in den Bereichen Bahnproduktion (Lokpersonal und Kundenbegleitende) sowie Unterhalt.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2021	2020
Bahnbetriebsleistungen	493,6	387,2
Miete von Anlagen	71,8	68,7
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	603,8	560,2
Fahrzeugaufwand	202,3	219,7
Energieaufwand	364,3	209,4
Verwaltungsaufwand	97,2	97,7
Informatikaufwand	200,2	220,3
Werbeaufwand	33,1	39,3
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	110,3	82,6
Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand	96,7	105,0
Übriger Betriebsaufwand	174,2	130,7
Sonstiger Betriebsaufwand	2 447,5	2 120,9

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 326,5 Mio. (+15,4%) zu.

Die Bahnbetriebsleistungen nahmen hauptsächlich aufgrund der Kooperationen im Zusammenhang mit der Fernverkehrskonzession zu (CHF 106,5 Mio., +27,5%).

Der um CHF 154,9 Mio. (+74,0%) gestiegene Energieaufwand ist das Ergebnis des höheren Volumen und der gestiegenen Preise am Energiemarkt.

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand» enthaltenen Aufwendungen basieren auf den für die öffentlichen Transportunternehmen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung mittels Pauschalsätzen auf den ihnen zufließenden Beiträgen der öffentlichen Hand.

Die Zunahme des übrigen Betriebsaufwandes von CHF 43,5 Mio. (+33,2%) widerspiegelt den Systemwechsel bei der Trassenvergabestelle. Das führt einerseits zu einem höheren Aufwand, der andererseits jedoch entschädigt und im Ertrag ausgewiesen wird.

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

Mio. CHF	2021	2020
Abschreibungen auf Finanzanlagen	1,7	6,9
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 083,6	2 182,7
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	205,5	206,6
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen	170,6	95,6
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen	0,8	5,3
Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen	2 462,3	2 497,1

Die Abschreibungen nahmen trotz Inbetriebnahmen von Anlagegütern um CHF 34,8 Mio. (-1,4%) ab.

Im Zusammenhang mit der neuen Richtlinie zum Netzzustandsbericht (siehe auch Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau») wurden bei der Bahninfrastruktur Nutzungsdauern angepasst. Dies führt zu weniger Abschreibungen, die wiederum zu weniger Leistungen der öffentlichen Hand «Abschreibung Infrastruktur» führen.

10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2021	2020
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	2,5	2,1
Zinsaufwand Dritte	-55,6	-54,7
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	-48,3	-47,5
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	-0,4	-34,2
Fremdwährungserfolg	2,6	-2,2
Übriger Finanzerfolg	1,2	-2,6
Finanzergebnis	-98,0	-139,0

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

Der Finanzverlust nahm um CHF 41,0 Mio. (-29,5%) ab. Das Vorjahr war durch eine Wertanpassung bei einer assoziierten Gesellschaft belastet.

11 Erfolg aus Immobilienveräusserungen.

Mio. CHF	2021	2020
Gewinn aus Immobilienveräusserungen	24,3	44,0
Verlust aus Immobilienveräusserungen	-0,1	0,0
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	24,2	44,0

12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2021	2020
Laufende Ertragssteuern	20,7	15,0
Latente Ertragssteuern	2,4	2,3
Ertragssteuern	23,0	17,3

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 36,8 Mio. (Vorjahr: CHF 33,2 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

Die SBB AG und die Konzerngesellschaften des Regionalen Personenverkehrs zahlen Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit sind sie auf kantonaler und auf Bundesebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Stand 1. 1.	144,5	108,3
Dividenden	0,0	-0,3
Veränderung gehaltene Anteile	-9,1	46,6
Ergebnisanteil	3,9	-10,0
Fremdwährungsdifferenzen	-0,4	0,0
Stand 31. 12.	139,0	144,5

14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Kasse	30,2	52,0
Post	4,1	124,4
Banken	26,1	154,2
Transferkonten	72,8	81,3
Flüssige Mittel	133,3	411,8

15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	250,0	331,7
gegenüber Aktionär Bund	24,5	9,8
gegenüber assoziierten Gesellschaften	33,1	28,5
Wertberichtigungen	-10,8	-14,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	296,8	355,3

16 Andere Forderungen.

Die anderen Forderungen beinhalten Vorsteuerguthaben aus der Mehrwertsteuer und geleistete Vorauszahlungen an Lieferanten. Sie nahmen im Berichtsjahr um CHF 3,2 Mio. ab und betragen per Bilanzstichtag CHF 145,6 Mio.

17 Vorräte und angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Vorräte	620,7	582,4
Angefangene Arbeiten	228,9	220,2
Anzahlungen für Kundenaufträge	-223,0	-214,5
Wertberichtigungen	-235,9	-217,6
Vorräte und angefangene Arbeiten	390,7	370,5

Bei der Zunahme der Vorräte und angefangenen Arbeiten um CHF 20,2 Mio. (+5,5%) handelt es sich um aufbereitete Vorratsteile für die Fahrzeugflotte.

18 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Abgrenzung für aufgelöste Zinsabsicherungen	20,9	22,2
Abgrenzung für noch nicht verrechnete Leistungen	225,9	181,2
Abgrenzung für Vorauszahlungen für Leistungen im Folgejahr	33,7	36,1
Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen	153,2	213,1
Aktive Rechnungsabgrenzungen	433,8	452,6

Die Abgrenzung für aufgelöste Zinsabsicherungen beinhaltet den Anteil, der im nächsten Jahr kongruent mit dem Grundgeschäft im Periodenergebnis erfasst wird.

Die Abnahme bei der Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen begründet sich mit Akontozahlungen zu den coronabedingten zusätzlichen Mitteln der öffentlichen Hand.

19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Übrige Beteiligungen	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen	Übrige Finanzanlagen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2020	34,9	268,8	1,1	1,4	269,5	575,7
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2020	53,4	268,8	1,1	1,4	273,2	597,9
Bewertungsänderung	0,0	-36,4	0,0	0,0	0,0	-36,4
Zugänge	6,9	22,1	0,0	9,3	0,0	38,3
Abgänge	0,0	0,0	0,0	-0,3	-1,4	-1,7
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-39,3	-39,3
Stand 31. 12. 2020	60,3	254,4	1,1	10,4	232,5	558,7
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2020	-18,5	0,0	0,0	0,0	-3,7	-22,2
Zugänge	-6,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-6,9
Stand 31. 12. 2020	-25,4	0,0	0,0	0,0	-3,7	-29,1
Nettobuchwert 31. 12. 2020	34,9	254,4	1,1	10,4	228,8	529,6
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2021	60,3	254,4	1,1	10,4	232,5	558,7
Bewertungsänderung	0,0	-5,1	0,0	0,0	0,0	-5,1
Zugänge	1,7	5,8	0,0	4,3	131,4	143,1
Abgänge	-11,5	-4,2	0,0	-12,8	-5,2	-33,6
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-20,1	-20,1
Stand 31. 12. 2021	50,6	250,8	1,1	1,9	338,6	643,0
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2021	-25,4	0,0	0,0	0,0	-3,7	-29,1
Zugänge	-1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,7
Abgänge	11,5	0,0	0,0	0,0	3,7	15,2
Stand 31. 12. 2021	-15,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,7
Nettobuchwert 31. 12. 2021	34,9	250,8	1,1	1,9	338,6	627,4

In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 12,8 Mio. (Vorjahr: CHF 0,3 Mio.) enthalten.

Die Zugänge bei den übrigen Finanzanlagen betreffen insbesondere Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteirisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten.

20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Kunstabauten und Fahrbahn	Bahnstrom- und Siche- rungsanlagen	Übrige Sach- anlagen	Grundstücke und Gebäude	Sachanlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2020	7 327,7	13 471,8	5 303,9	3 196,0	5 821,5	10 096,9	45 217,8

Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2020	18 319,3	20 772,5	12 305,9	7 142,6	8 458,6	10 096,9	77 095,7
Investitionen	0,8	0,0	0,0	0,7	4,8	3 538,0	3 544,3
Übernahme Ceneri-Basistunnel	0,0	1 134,5	224,8	103,5	91,2	0,0	1 554,1
Abgänge Anlagen	-318,5	-126,1	-904,1	-167,4	-37,7	0,0	-1 553,7
Umbuchungen	1 269,5	1 560,7	388,5	433,8	905,2	-4 569,0	-11,4
Stand 31. 12. 2020	19 271,0	23 341,6	12 015,1	7 513,2	9 422,2	9 066,0	80 629,0

Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2020	-10 991,5	-7 300,7	-7 002,0	-3 946,6	-2 637,1	0,0	-31 877,9
Planmässige Abschreibungen	-576,5	-619,5	-428,4	-379,4	-173,6	0,0	-2 177,4
Wertbeeinträchtigungen	-0,2	-3,6	-0,1	-0,8	-1,0	0,0	-5,8
Abgänge	296,7	94,6	870,6	140,6	18,7	0,0	1 421,2
Stand 31. 12. 2020	-11 271,6	-7 829,3	-6 559,8	-4 186,1	-2 793,1	0,0	-32 639,9

Nettobuchwert 31. 12. 2020	7 999,4	15 512,3	5 455,3	3 327,0	6 629,1	9 065,9	47 989,1
davon Leasing	69,4						69,4
davon Renditeobjekte					2 056,4		2 056,4
davon unbebaute Grundstücke					38,8		38,8

Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2021	19 271,0	23 341,6	12 015,1	7 513,2	9 422,2	9 066,0	80 629,0
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Investitionen	0,0	0,0	12,3	0,4	5,1	3 182,3	3 200,1
Abgänge	-452,6	-198,9	-240,5	-128,3	-38,0	0,0	-1 058,5
Umbuchungen	891,5	2 356,8	992,0	703,4	411,4	-5 354,7	0,4
Stand 31. 12. 2021	19 709,9	25 499,4	12 778,9	8 088,5	9 800,6	6 893,6	82 770,9

Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2021	-11 271,6	-7 829,3	-6 559,8	-4 186,1	-2 793,1	0,0	-32 639,9
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-598,4	-499,1	-414,4	-386,8	-178,3	0,0	-2 077,1
Wertbeeinträchtigungen	-0,4	0,0	-0,7	-0,7	-2,9	-1,9	-6,6
Abgänge	433,1	136,3	166,4	117,0	18,7	0,0	871,6
Umbuchungen	-0,1	-5,9	4,0	-6,8	9,9	0,0	1,2
Stand 31. 12. 2021	-11 437,4	-8 197,9	-6 804,5	-4 463,4	-2 945,6	-1,9	-33 850,7

Nettobuchwert 31. 12. 2021	8 272,6	17 301,5	5 974,3	3 625,1	6 855,0	6 891,7	48 920,2
davon Leasing	63,6						63,6
davon Renditeobjekte					2 254,5		2 254,5
davon unbebaute Grundstücke					37,4		37,4

Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben und der in Zusammenarbeit von BAV und VöV erarbeiteten Richtlinie «Regelwerk Technik Eisenbahn» (R RTE 29900) wird der Sachanlagenpiegel in einer neuen Struktur dargestellt. Im Sinn der Vergleichbarkeit wurde das Vorjahr an die neue Struktur angepasst. Betroffen sind auch Verschiebungen von den immateriellen Anlagen in die Sachanlagen im Umfang von CHF 2,5 Mio. Ebenfalls enthält die neue Richtlinie Vorgaben zu den Nutzungsdauern von Bahninfrastrukturanlagen, was zu einer Verlängerung der Nutzungsdauer insbesondere bei Kunstbauten und Übertragungsleitungen führte. Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 391,3 Mio. (Vorjahr: CHF 542,3 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 48,8 Mio. (Vorjahr: CHF 80,7 Mio.) enthalten. Mit der Aktivierung des Eppenbergs- und des Bözbergtunnels wurden zudem die Kosten für die Tunnelausbrüche in der Höhe von CHF 247,9 Mio. gemäss spezialgesetzlicher Vorgabe als Investitionsbeiträge aus den Darlehen für die Finanzierung der Bahninfrastruktur umgebucht. Im Berichtsjahr wurden Bahninfrastrukturanlagen mit den dazugehörigen Darlehen der öffentlichen Hand von anderen Infrastrukturbetreiberinnen in der Höhe von CHF 19,3 Mio. (Vorjahr: keine) übernommen und solche in der Höhe von CHF 3,8 Mio. (Vorjahr: keine) abgegeben. Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 13,4 Mio. (Vorjahr: CHF 17,4 Mio.) aktiviert. Die Wertbeeinträchtigungen betreffen ausserplanmässige Abschreibungen von einzelnen Sachanlagen. Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 170,6 Mio. (Vorjahr: CHF 95,6 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen. Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen zurückzuführen, zum Beispiel für die Entflechtung auf der Linie Basel-Muttenz, den Vierspurausbau Liestal oder die Entflechtung Wylerfeld Bern. Ebenfalls wurde in die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Fernverkehr sowie in den Neubau von Anlageobjekten in den Regionen Genf, Morges und Zürich investiert. Weitere Zugänge resultierten aus Investitionen in die Bahnhöfe in Lausanne, Basel, Winterthur und Zürich.

21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2020	0,0	140,0	523,5	350,2	1 013,7
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2020	9,9	328,1	1 759,7	350,9	2 448,7
Investitionen	0,0	0,0	0,7	241,6	242,3
Übernahme Ceneri-Basistunnel	0,0	0,0	1,3	0,0	1,3
Abgänge	0,0	-1,5	-99,5	0,0	-101,0
Umbuchungen	0,0	1,6	183,1	-173,3	11,4
Stand 31. 12. 2020	9,9	328,3	1 845,4	419,1	2 602,7
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2020	-9,9	-188,1	-1 236,3	-0,7	-1 435,0
Planmässige Abschreibungen	0,0	-6,3	-192,5	0,0	-198,8
Wertbeeinträchtigungen	0,0	-1,4	-5,8	0,0	-7,3
Abgänge	0,0	1,5	94,3	0,0	95,7
Umbuchungen	0,0	2,7	-2,7	0,0	0,0
Stand 31. 12. 2020	-9,9	-191,8	-1 343,1	-0,7	-1 545,4
Nettobuchwert 31. 12. 2020	0,0	136,5	502,3	418,4	1 057,2
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2021	9,9	328,3	1 845,4	419,1	2 602,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Investitionen	3,3	0,0	0,9	265,4	269,5
Abgänge	0,0	0,0	-96,9	-8,6	-105,5
Umbuchungen	0,0	3,5	234,2	-238,1	-0,4
Stand 31. 12. 2021	13,2	331,7	1 983,5	437,8	2 766,2
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2021	-9,9	-191,8	-1 343,1	-0,7	-1 545,4
Planmässige Abschreibungen	-0,7	-5,5	-198,7	0,0	-204,9
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Abgänge	0,0	0,0	96,1	0,0	96,1
Umbuchungen	0,0	0,0	-1,1	0,0	-1,1
Stand 31. 12. 2021	-10,6	-197,3	-1 447,3	-0,7	-1 655,9
Nettobuchwert 31. 12. 2021	2,6	134,4	536,2	437,1	1 110,3

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 104,5 Mio. (Vorjahr: CHF 77,4 Mio.).

Im Berichtsjahr wurden aus den Anlagen im Bau CHF 8,6 Mio. zulasten der Erfolgsrechnung ausgebucht.

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen ausserplanmässige Abschreibungen von einzelnen Anlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 0,8 Mio. (Vorjahr: CHF 5,3 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

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

22 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	500,3	1 120,2
Finanzverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,7	1,0
Darlehen von Dritten	2,0	3,5
Darlehen des Bundes (kommerziell)	300,0	150,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	88,5	85,1
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	891,6	1 359,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	2 980,2	2 474,4
Leasingverbindlichkeiten	39,5	45,2
Personalkasse	824,0	823,9
Darlehen von Dritten	100,0	102,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	5 480,0	5 000,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	916,6	1 005,1
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	10 340,3	9 450,7
Finanzverbindlichkeiten	11 231,9	10 810,5

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 305,4 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 586,8 Mio.). Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF 0,1 Mio. (Vorjahr: CHF -0,8 Mio.). Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV).

Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich im Berichtsjahr um CHF 421,3 Mio. auf CHF 11 231,9 Mio. Diese Erhöhung ist das Resultat des negativen Free Cashflows infolge der coronabedingten Mindererträge und der Investitionen.

23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	0,4	0,3
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,4	0,3
Total kurzfristige Darlehen	0,7	0,6
Langfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	22 275,1	21 754,5
Darlehen von Kantonen (zinslos)	2 067,6	2 057,8
Total langfristige Darlehen	24 342,6	23 812,3
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	24 343,4	23 812,9

Die Zunahme der zinslosen Darlehen ist auf den Baufortschritt bei verschiedenen Projekten im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP), der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), des Ausbaus des Schienenverkehrs 2035 und des Ausbaus der Alptransitzufahrten zurückzuführen (vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau»).

Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 828,3	3 711,9
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	16 688,2	16 332,0
Darlehen Infrastrukturfonds	899,1	1 523,4
Darlehen aus anderen Vereinbarungen	859,9	187,4
Kommerzielle Darlehen (vgl. Anmerkung 22)	5 780,0	5 150,0
Darlehen gegenüber dem Aktionär Bund	28 055,4	26 904,8

Mit Ausnahme des kommerziellen Darlehens sind die Darlehen des Bundes zinslos und bedingt rückzahlbar. Mit Abschluss der Durchmesserlinien-Projekte wurden auf Anweisung des Bundesamts für Verkehr Astra-Darlehen vom Infrastrukturfonds in die Darlehen aus anderen Vereinbarungen übertragen.

24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	632,7	696,5
gegenüber Aktionär Bund	40,6	30,1
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,9	1,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	674,2	728,1

25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	111,7	91,4
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,0	0,2
Übrige Verbindlichkeiten	147,6	127,0
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	259,3	218,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Erlösabgrenzungen	50,3	55,0
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	633,0	630,0
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	683,3	685,0
Andere Verbindlichkeiten	942,7	903,6

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind die Verbindlichkeiten für langfristige Mitarbeiterleistungen über CHF 183,0 Mio. (Vorjahr: CHF 180,0 Mio.) enthalten.

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungs- verzicht	Bilanz	Bildung	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand
	31. 12. 2021						
Mio. CHF							
Patronale Fonds	0,5	0,0	0,5	4,0	9,1	-12,6	-0,1
Vorsorgeeinrichtungen	1,4	0,0	1,4	0,3	1,3	-0,2	-0,2
Total	1,9	0,0	1,9	4,3	10,4	-12,8	-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
	31. 12. 2021						
Mio. CHF							
Patronale Fonds	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,6	-0,1
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-355,2	-355,2	-307,9
Total	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-355,2	-367,8	-308,0

Aus den Sanierungen der Pensionskasse SBB (PK SBB) in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 1005,1 Mio. (Vorjahr: CHF 1090,3 Mio.) gegenüber der PK SBB.

Zur langfristigen Sicherung der heutigen und der künftigen Renten hat die PK SBB im Rahmen des Massnahmenpakets 2016 die Senkung des technischen Zinssatzes, die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend eine gestaffelte Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Der Deckungsgrad der PK SBB ist per 31. Dezember 2021 auf 112,4% (Vorjahr: 108,5%) gestiegen.

26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Abgrenzung für Fahrausweise	676,1	637,5
Abgrenzung für Zinsaufwendungen	36,3	36,7
Abgrenzung für laufende Ertragssteuerverpflichtungen	3,3	1,8
Übrige Abgrenzungen	791,6	703,6
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 507,3	1 379,6

Die Abgrenzung für 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. 2021	31. 12. 2020
Kurzfristige Rückstellungen	309,3	287,5
Langfristige Rückstellungen	543,2	574,3
Rückstellungen	852,4	861,9

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Energie- bereich	Ferien/ Zeitgut- haben	Restruk- turierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1. 1. 2020	3,6	36,4	384,4	187,3	58,1	6,9	171,9	848,5
Bildung	1,7	0,3	1,5	26,2	1,3	2,5	81,9	115,5
Inanspruchnahme	0,0	-1,2	-10,4	-23,3	-2,5	-0,1	-23,8	-61,4
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,1	0,0	-23,7	-35,8
Umbuchung	-4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-4,9
Bestand 31. 12. 2020	0,4	35,5	375,5	190,2	44,8	9,2	206,3	861,9
davon kurzfristig	0,0	1,8	8,9	131,8	7,7	0,0	137,4	287,5
davon langfristig	0,4	33,7	366,6	58,4	37,1	9,2	68,9	574,3
Bestand 1. 1. 2021	0,4	35,5	375,5	190,2	44,8	9,2	206,3	861,9
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,5
Bildung	0,1	0,0	0,0	23,7	0,5	2,5	72,5	99,3
Inanspruchnahme	0,0	-0,8	-8,9	-10,6	-1,0	-0,1	-38,4	-59,7
Auflösung	0,0	0,0	-8,2	0,0	-4,2	0,0	-39,6	-52,0
Umbuchung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	3,5
Bestand 31. 12. 2021	0,5	34,7	358,4	203,2	40,1	11,6	203,9	852,4
davon kurzfristig	0,0	1,8	31,1	137,2	5,0	0,0	134,2	309,3
davon langfristig	0,5	32,9	327,3	66,0	35,2	11,6	69,8	543,2

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaltlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Berichtsjahr wurden Altlastensanierungen im Umfang von CHF 0,8 Mio. (Vorjahr: CHF 1,2 Mio.) vorgenommen. 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, und ein Rest von CHF 8,2 Mio. konnte aufgelöst werden. Für belastende Energieverträge besteht noch eine Rückstellung von CHF 358,4 Mio.

Die Rückstellung Ferien/Zeitguthaben erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 13,0 Mio., insbesondere durch weitere Ansparungen der Mitarbeitenden im Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» sowie aufgrund nicht bezogener Ferien- und Überzeitguthaben.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden wurden Rückstellungen von CHF 46,0 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 21,6 Mio. verwendet, und CHF 26,0 Mio. konnten aufgelöst werden. Die Rückstellungen für die Stiftungen, die den Mitarbeitenden ausgewählter Berufsgruppen einen vorzeitigen Ruhestand ermöglichen, wurden im Berichtsjahr um CHF 11,5 Mio. erhöht. Gleichzeitig konnten CHF 7,4 Mio. verwendet, ein Rest von CHF 7,7 Mio. aufgelöst werden.

28 Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	58,3	186,8
Zunahme Vorräte und angefangene Arbeiten	-20,2	-13,0
Abnahme/Zunahme übriges Umlaufvermögen	39,6	-107,8
Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-53,6	-104,6
Zunahme/Abnahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	173,7	-94,1
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	197,8	-132,7

Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Finanzverbindlichkeiten	22	11 231,9	10 810,5
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	24 343,4	23 812,9
Total Finanzverbindlichkeiten		35 575,2	34 623,4
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-133,3	-431,8
Nettoverschuldung		35 441,9	34 191,6
Veränderung gegenüber Vorjahr		1 250,4	3 549,3

Die verzinsliche Nettoverschuldung nahm um CHF 719,9 Mio. auf CHF 11 098,6 Mio. zu (Vorjahr: CHF 10 378,7 Mio.).

Weitere Angaben.

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	26,1	42,2
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	3 206,9	3 046,5
Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter	542,3	494,5
Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven	3 775,3	3 583,2

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 (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für den Betrieb und die 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 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.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Investitionsverpflichtungen	7 054,3	5 880,0
Verpflichtungen im Energiebereich	1 697,7	1 890,5
Übrige	2 805,0	2 843,0
Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen	11 557,0	10 613,5

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Fällig innerhalb eines Jahres	10,0	9,5
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	40,0	38,0
Fällig später als 5 Jahre	64,0	70,5
Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	113,9	118,1

Transaktionen mit nahestehenden Personen.

Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100 Prozent der Aktien der SBB AG. Bezüglich der 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 3594,6 Mio. (Vorjahr: CHF 5940,4 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	2021	2020
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	324,0	317,6
Beitrag an Defizit des Regionalen Personenverkehrs Covid-19-Gesetz	62,9	65,6
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 430,2	1 501,3
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	348,0	275,1
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	314,1	273,1
Nachtrag Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag Covid-19-Gesetz	124,4	109,9
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	158,4	147,9
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	1,5	1,2
Beitrag an den Schweizerischen Schienengüterverkehr Covid-19-Gesetz	41,5	19,3
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	2 805,0	2 711,1
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	768,5	2 041,1
À-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen, Vorjahr insb. Tunnelausbruch Ceneri	21,1	1 188,3
Total Leistungen Bund	3 594,6	5 940,4
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	345,7	347,0
Beitrag an Defizit des Regionalen Personenverkehrs Covid-19-Gesetz	101,3	81,9
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	11,7	9,4
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	458,6	438,3
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	9,9	41,8
À-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	27,7	38,5
Total Leistungen Kantone	496,2	518,6
Total Leistungen der öffentlichen Hand	4 090,8	6 459,0

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

Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Betriebsertrag	194,6	199,6
Betriebsaufwand	-25,6	-28,5
Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften	169,0	171,0

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

Im Betriebsertrag sind Arbeiten im Umfang von CHF 7,4 Mio. (Vorjahr: CHF 38,3 Mio.) für die AlpTransit Gotthard AG enthalten. Diese wurden von der SBB AG zu den vom Bundesamt für Verkehr vorgegebenen Bedingungen geleistet.

Im Jahr 2021 übernahm die AlpTransit Gotthard AG Unterhaltsleistungen für Anlagen im Eigentum der SBB im Wert von CHF 0,3 Mio. (Vorjahr: CHF 0,4 Mio.).

Transaktionen mit Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Kurzfristige Darlehen und Kontokorrente	89,3	86,7
Langfristige Darlehen	916,6	1 005,1
Darlehen gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen	1 005,9	1 091,9

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 85,1 Mio. (Vorjahr: CHF 81,9 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand für die Darlehen betrug CHF 43,6 Mio. (Vorjahr: CHF 46,9 Mio.).

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.

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. 2021	31. 12. 2021	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2020	31. 12. 2020
Währungen	Absicherung	389,8	0,5	13,7	494,0	3,3	2,2
Zinsen	Absicherung	1 057,1	0,0	134,5	1 232,1	0,0	202,9
Übrige Basiswerte	Absicherung	561,7	532,3	551,6	604,9	36,4	34,6
Finanzinstrumente		2 008,6	532,8	699,9	2 331,1	39,7	239,6

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 wieder etwas höheren Zinsen im Langfristbereich sowie die vorzeitige Auflösung von zwei Zinsabsicherungsinstrumenten mit einem Nominalvolumen von CHF 125,0 Mio. beeinflussten den Marktwert der Absicherungsgeschäfte positiv.

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	2021	2020
Personenverkehr	5,7	-3,7
Immobilien	0,0	-0,1
Güterverkehr	-4,8	4,3
Infrastruktur	8,0	-3,1

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

Risikomanagement.

Die 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 und mittels Massnahmen bearbeitet. Die Risk Owner sind für die Risiken in ihrem Verantwortungsbereich zuständig. Risk Management ist eine Führungsaufgabe und in die Tätigkeiten, Prozesse und Entscheidungsfindungen integriert.

Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung durch die Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report sowie mit dem Risiko- und Massnahmenupdate. Der Corporate Risk Report umfasst unter anderem die aktuellen Toprisiken der SBB. Risiken werden systematisch erhoben und auf verschiedenen Stufen bis hin zum Verwaltungsrat beurteilt.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich mit dem SBB Risikoportfolio befasst. Der Verwaltungsrat hat den Corporate Risk Report am 1. Juli 2021 genehmigt.

Risikomanagement und Internes Kontrollsystem (IKS) SBB.

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

Finanzielles Risikomanagement.

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit ist die SBB Finanzrisiken wie Marktrisiken (Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie Energiepreisschwankungen), Liquiditäts- und Kreditrisiken (finanzielle Gegenparteien) ausgesetzt. Die Verantwortung für die Bewirtschaftung dieser Risiken ist zentral geregelt und wird über Vorgaben und Risikolimiten gesteuert.

Zinsänderungsrisiken.

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird 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. Die SBB 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 abgesichert. Die SBB sichert die Währungsrisiken ihrerseits bei ausgesuchten Banken ab. Das Währungsrisiko ist über zwei Limiten (EUR und USD) und einen Risikohorizont von zwölf Monaten begrenzt. Die Einhaltung der Limiten wird monatlich überprüft.

Energiepreisrisiken.

Durch die Verkäufe von Energieüberschüssen und die Zukäufe zur Überbrückung von Stromspitzenbedarfszeiten unterliegt die SBB trotz weitgehender Selbstversorgung teilweise den Preisschwankungen am Energiemarkt. Dieses Risiko wird durch Termingeschäfte (vor allem Forwards, Swaps, Länder-Spreads) sowie in geringem Umfang durch Optionen auf künftige Energiepreise limitiert.

Liquiditätsrisiken.

Zur systematischen Erfassung der Liquiditätsrisiken führt die SBB eine monatlich aktualisierte Liquiditäts- und Devisenplanung durch. Die vorhandene Liquidität wird über zentrale Cash Pools, in denen die wichtigsten Konten der SBB in Schweizer Franken und Euro konzentriert werden, und über kurzfristige Finanzierungen gesteuert.

Zur Liquiditätssicherung bestehen eine operative Liquiditätsreserve und bestätigte kurzfristige Kreditlinien. Im September 2021 wurde der Rahmen für die Aufnahme von festen Vorschüssen für kurzfristige Liquiditätsengpässe bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung um CHF 200,0 Mio. auf CHF 950,0 Mio. erhöht. Im Dezember 2021 beschloss der Bundesrat, diesen Rahmen auf CHF 450,0 Mio. zu senken. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2022.

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. Die Verfügbarkeit der Bundesfinanzierung ist in den strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB sowie in einer Vereinbarung mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung geregelt. Durch den Bundesratsbeschluss vom Dezember 2021 wird die Limite für langfristige Darlehen von CHF 3,0 Mrd. auf CHF 3,5 Mrd. erhöht. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2022.

Im Weiteren verfügt die SBB über Kreditlinien 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, die über ein langfristiges Kreditrating von mindestens BBB (Investment Grade) einer anerkannten Ratingagentur (oder gleichwertiger, nach nachvollziehbaren Kriterien gemessener Ratings) aufweisen. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Kreditlimite pro Gegenpartei.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 25. Februar 2022 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2019–2022 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 114,1 Mio. (Vorjahr: CHF 84,2 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 wurde. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 102.

Im Übrigen 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	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Angaben zur Erfolgsrechnung						
Betriebsertrag	4 580,8	4 394,3	957,8	867,3	939,6	888,7
davon						
Verkehrserträge	2 634,4	2 546,2	0,0	0,0	820,7	806,7
Leistungen der öffentlichen Hand	886,0	857,1	0,0	0,0	44,0	21,0
Mieterträge Liegenschaften	3,0	3,1	754,3	683,0	0,7	0,8
Betriebsaufwand	-5 054,1	-4 994,1	-664,2	-634,0	-908,4	-922,6
davon						
Personalaufwand	-1 896,3	-1 860,6	-126,3	-127,6	-390,0	-399,1
Abschreibungen	-696,8	-670,5	-237,4	-216,7	-37,6	-32,5
Bahnbetriebsleistungsaufwand	-1 150,3	-1 100,9	-21,8	-1,3	-237,3	-249,5
Betriebsergebnis/EBIT	-473,3	-599,8	293,7	233,3	31,3	-33,9
Übriger Erfolg	-21,6	-68,9	-52,1	-21,4	-13,7	7,6
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/ PK-Darlehen	0,0	0,0	-231,8 ¹	-201,8 ¹	0,0	0,0
Divisions-/Konzernergebnis	-494,9	-668,7	9,8	10,1	17,5	-26,4

¹ Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil (CHF 32,4 Mio., Vorjahr: CHF 32,4 Mio.) beträgt die Ausgleichszahlung CHF 264,1 Mio. (Vorjahr: CHF 234,2 Mio.).

Angaben zum Cashflow						
Cashflow aus Betriebstätigkeit	198,9	-140,5	229,4	166,5	61,6	-19,3
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-932,4	-1 198,6	-400,4	-479,6	-13,8	-30,2
Free Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-733,5	-1 339,1	-171,0	-313,2	47,8	-49,5
Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	79,0	70,4	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Free Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-654,5	-1 268,7	-171,0	-313,2	47,7	-49,6

	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Angaben zur Bilanz						
Aktiven	10 531,1	10 624,4	6 725,5	6 526,5	721,8	710,7
Umlaufvermögen	1 124,1	1 451,0	45,5	39,9	278,3	254,3
Anlagevermögen	9 407,0	9 173,4	6 679,9	6 486,6	443,4	456,3
davon						
Fahrzeuge	7 367,0	7 130,2	5,2	4,4	312,8	331,4
Kunstabau- und Fahrbahn	372,3	327,5	24,6	22,6	11,5	6,7
Bahnstrom- und Sicherungsanlagen	166,1	152,5	0,6	0,1	1,8	1,9
Grundstücke und Gebäude	92,2	99,7	5 003,3	4 691,3	11,8	13,1
Sachanlagen im Bau	832,2	868,7	941,9	1 127,7	27,1	29,8
Passiven	10 531,1	10 624,4	6 725,5	6 526,5	721,8	710,7
Fremdkapital	5 881,8	5 478,1	5 878,5	5 689,4	492,3	502,4
davon						
Finanzverbindlichkeiten	3 965,5	3 540,8	5 664,2	5 485,7	295,7	314,4
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	537,8	488,6	0,0	0,0	0,7	0,8

Infrastruktur		Konzern- bereiche		Eliminationen		Total SBB	
2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
4 899,0	4 565,1	1 034,0	1 077,3	-2 541,6	-2 577,0	9 869,7	9 215,7
1 066,4	1 100,8	0,0	0,0	-1 072,3	-1 108,9	3 449,1	3 344,9
2 333,6	2 271,3	0,0	0,0	0,0	0,0	3 263,7	3 149,4
1,4	2,0	0,0	0,0	-151,3	-143,0	608,3	546,0
-4 992,1	-4 751,4	-1 038,7	-1 025,6	2 563,2	2 597,3	-10 094,3	-9 730,5
-1 539,7	-1 536,5	-645,3	-626,3	190,4	190,4	-4 407,3	-4 359,7
-1 460,5	-1 540,9	-30,1	-36,6	0,0	0,0	-2 462,3	-2 497,1
-128,4	-103,0	-2,4	-3,3	1 046,7	1 070,9	-493,6	-387,2
-93,1	-186,3	-4,7	51,7	21,6	20,3	-224,6	-514,7
2,6	-9,5	5,2	12,9	-21,1	-23,0	-100,8	-102,3
150,0	150,0	81,8	51,8	0,0	0,0	0,0	0,0
59,5	-45,8	82,2	116,4	0,5	-2,7	-325,3	-617,0

217,0	48,8	184,3	155,3	12,6	-0,2	903,7	210,7
-2 273,3	-2 000,5	-28,4	-31,0	-12,6	0,0	-3 660,8	-3 739,9
-2 056,4	-1 951,7	155,9	124,4	0,0	-0,2	-2 757,1	-3 529,3
2 114,1	1 958,5	0,0	0,0	0,0	0,0	2 193,0	2 028,8
57,8	6,8	155,9	124,4	0,0	-0,2	-564,1	-1 500,5

31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020
34 209,6	33 539,2	11 895,6	11 392,2	-12 025,5	-11 458,1	52 058,1	51 335,0
521,1	420,6	288,3	1 251,4	-857,2	-1 658,2	1 400,2	1 759,1
33 688,5	33 118,6	11 607,3	10 140,8	-11 168,3	-9 799,9	50 657,9	49 575,9
587,1	533,0	0,4	0,4	0,0	0,0	8 272,6	7 999,4
16 893,1	15 155,6	0,0	0,0	0,0	0,0	17 301,5	15 512,3
5 805,8	5 300,9	0,0	0,0	0,0	0,0	5 974,3	5 455,3
1 727,7	1 802,0	20,1	22,9	0,0	0,0	6 855,0	6 629,1
5 067,1	7 032,0	23,3	7,7	0,0	0,0	6 891,7	9 065,9
34 209,6	33 539,2	11 895,6	11 392,2	-12 025,5	-11 458,1	52 058,1	51 335,0
26 076,0	25 460,8	12 897,7	12 476,7	-11 674,4	-11 110,9	39 551,8	38 496,5
1 067,3	1 053,1	11 842,4	11 456,1	-11 603,3	-11 039,6	11 231,9	10 810,5
23 804,8	23 323,4	0,0	0,0	0,0	0,0	24 343,4	23 812,9

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %	Beteiligung SBB %	Erf	Seg
			31. 12. 2021	31. 12. 2020		
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, Chêne-Bourg	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, Muri bei Bern (liquidiert)	CHF 0,00	0,00	0,00	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 84,18	34,93	41,50	41,50	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	204,10	65,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF 1,00	0,65	65,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR 0,03	0,02	65,00	65,00	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., Rotterdam	EUR 0,10	0,08	75,00	75,00	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	0,03	33,15	33,15	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	0,18	17,58	17,58	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 (fusioniert)	CHF 0,00	0,00	0,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen (fusioniert)	CHF 0,00	0,00	0,00	90,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Transsicura AG, Bern (vormals Securitrans, Public Transport Security AG)	CHF 2,00	2,00	100,00	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 (in Liquidation)	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 = Konzernbereich

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.



Deloitte AG
Pfungstweidstrasse 11
8005 Zürich
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 6000
Fax: +41 (0)58 279 6600
www.deloitte.ch

Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB bestehend aus Konzernerfolgsrechnung, Konzernbilanz, Konzerngeldflussrechnung, Konzerneigenkapitalnachweis und Anhang zur Konzernrechnung (Seiten 76 – 102) für das am 31. Dezember 2021 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.



Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2021
abgeschlossene Geschäftsjahr

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2021 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.

Deloitte AG

Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Sarah Sutter
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 25. Februar 2022

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2021	2020
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	2 706,3	2 638,7
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 993,0	2 914,1
Mieterträge Liegenschaften		613,8	551,6
Nebenerträge	3	1 329,3	1 057,8
Eigenleistungen		1 321,1	1 228,2
Total Betriebsertrag		8 963,6	8 390,5
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-766,2	-737,5
Personalaufwand	4	-3 834,8	-3 775,3
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-2 298,2	-2 057,8
Wertanpassungen auf Beteiligungen		-8,0	-44,9
Abschreibungen auf Sachanlagen		-2 141,1	-2 149,7
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		-195,7	-205,3
Total Betriebsaufwand		-9 243,9	-8 970,4
Betriebsergebnis/EBIT		-280,3	-580,0
Finanzertrag		32,6	22,0
Finanzaufwand		-110,3	-112,4
Ordentliches Ergebnis		-358,1	-670,4
Erfolg aus Immobilienveräusserungen		23,5	44,6
Verlust vor Steuern		-334,5	-625,8
Ertragssteuern		-17,1	-12,7
Jahresverlust	6	-351,7	-638,5

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		129,6	396,2
Wertschriften und kurzfristige verzinsliche Forderungen		141,8	147,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	184,5	258,9
Andere Forderungen		116,5	105,6
Vorräte und angefangene Arbeiten		374,6	356,2
Aktive Rechnungsabgrenzungen		384,6	424,7
Total Umlaufvermögen		1 331,6	1 688,9
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	8	1 122,8	1 236,9
Beteiligungen		636,3	675,0
Sachanlagen		40 545,4	37 140,7
Sachanlagen im Bau		6 656,1	8 864,1
Immaterielle Anlagen		1 052,6	1 001,2
Total Anlagevermögen		50 013,2	48 917,8
Total Aktiven		51 344,8	50 606,8

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	649,2	697,6
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	1 377,8	1 729,4
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12	229,9	182,4
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 375,6	1 249,0
Kurzfristige Rückstellungen	13	309,4	254,1
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 941,9	4 112,5
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	10 340,3	9 475,7
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	23 809,8	23 333,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12	683,1	684,8
Langfristige Rückstellungen	13	578,3	657,4
Total langfristiges Fremdkapital		35 411,5	34 151,2
Total Fremdkapital		39 353,4	38 263,8
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserve EBG 67 (Infrastruktur)		6,2	-20,0
Reserve PBG 36 (Regionaler Personenverkehr)		-160,3	-9,1
Freie Gewinnreserven		1 400,0	1 800,0
Bilanzverlust			
Gewinnvortrag		97,1	210,7
Jahresverlust	6	-351,7	-638,5
Total Eigenkapital		11 991,4	12 343,0
Total Passiven		51 344,8	50 606,8

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 stellt die wirtschaftliche Lage der SBB AG so dar, dass sich Dritte ein zuverlässiges Urteil bilden können.

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.

Einfluss der Coronapandemie auf die Finanzberichterstattung.

Die SBB AG ist nach wie vor stark von der Coronapandemie betroffen (vgl. «Allgemeine Anmerkungen zur Konzernrechnung»). Der daraus entstandene Verlust wurde wie im Vorjahr durch Sonderzahlungen der öffentlichen Hand vermindert (vgl. Anmerkung 2 «Leistungen der öffentlichen Hand»).

Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2021 einen Deckungsgrad von 112,4% (Vorjahr: 108,5%) aus. Per 31. Dezember 2021 besteht eine Vorsorgeverpflichtung von CHF 450,0 Mio. (Vorjahr: CHF 450,0 Mio.).

Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten Zahlungen an die SBB AG 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 AG 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» wurde für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen und für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten verwendet. Verluste aus Beteiligungen im Energiebereich ab 2001 werden durch die Rückstellung «Belastende Energieverträge» abgedeckt.

Rückstellung für Umweltaltlasten.

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB AG 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 1999 keine vollumfängliche Rückstellung zu berücksichtigen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. einzustellen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2021 weitergeführt, und die Kosten von CHF 0,8 Mio. wurden der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 34,7 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 auf Bundesebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

Detailangaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2021	2020
Personenverkehr	2 419,9	2 354,2
Betriebsleistungen	52,7	37,2
Infrastruktur (Trassenertrag)	233,7	247,4
Verkehrserträge	2 706,3	2 638,7

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2021	2020	
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr			
Bund	247,5	239,2	
Beitrag des Bundes an Defizit des Regionalen Personenverkehrs	Covid-19-Gesetz	51,3	59,7
Kantone	266,3	266,1	
Beitrag der Kantone an Defizit des Regionalen Personenverkehrs	Covid-19-Gesetz	94,2	77,8
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	659,4	642,8	
Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung			
Abschreibung Infrastruktur	1 397,2	1 474,9	
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	345,3	269,5	
Betriebsbeitrag Infrastruktur	303,1	260,7	
Nachtrag Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	Covid-19-Gesetz	124,4	109,9
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	2 170,0	2 115,0	
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen			
Bund	151,9	146,9	
Kantone	11,7	9,4	
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	163,6	156,3	
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 333,6	2 271,3	
Leistungen der öffentlichen Hand	2 993,0	2 914,1	

3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2021	2020
Dienstleistungen	232,7	208,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	143,1	143,9
Erträge aus Vermietungen	93,2	78,3
Energieerträge	296,9	135,9
Geldwechsel	24,9	23,7
Provisionen	22,7	18,6
Drucksachen- und Materialverkäufe	77,6	66,6
Kostenbeteiligungen	300,1	277,0
Übrige Nebenerträge	138,2	105,1
Nebenerträge	1 329,3	1 057,8

4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2021	2020
Lohnaufwand	2 648,6	2 586,6
Personalmiete	567,3	604,2
Sozialversicherungsaufwand	509,2	467,0
Übriger Personalaufwand	109,8	117,6
Personalaufwand	3 834,8	3 775,3

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2021	2020
Bahnbetriebsleistungen	397,5	279,9
Miete von Anlagen	67,7	64,9
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	620,2	554,1
Fahrzeugaufwand	143,2	199,5
Energieaufwand	379,3	264,1
Verwaltungsaufwand	111,0	109,4
Informatikaufwand	189,2	208,7
Werbeaufwand	31,5	37,9
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	100,3	69,2
Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand	90,3	96,8
Übriger Betriebsaufwand	168,0	173,3
Sonstiger Betriebsaufwand	2 298,2	2 057,8

6 Jahresverlust.

Mio. CHF	2021	2020
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	-55,2	-151,2
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	24,3	-63,4
Systemführerschaft Bahnstrom	1,9	0,0
Jahresverlust aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	-322,7	-424,0
Jahresverlust	-351,7	-638,5

Ab 2021 finanziert das Bundesamt für Verkehr (BAV) Systemführerschaften rund um die Bahninfrastruktur separat. Die Systemführerschaft im Bereich Bahnstrom wird vom Geschäftsfeld Energie verantwortet. Das daraus resultierende Ergebnis wird der spezialgesetzlichen Reserve gemäss Art. 67 EBG zugewiesen.

7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	159,9	233,3
gegenüber Beteiligten	16,0	9,1
gegenüber Beteiligungen	13,9	23,9
Wertberichtigungen	-5,4	-7,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	184,5	258,9

8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Übrige Beteiligungen	34,3	34,3
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	748,5	963,9
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,1	1,1
Arbeitgeberbeitragsreserven	0,5	9,1
Übrige Finanzanlagen	338,4	228,6
Finanzanlagen	1 122,8	1 236,9

Die SBB AG hat zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in der Höhe von CHF 200,0 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 Finanzierungszusage für zusätzliche Darlehen im Umfang von CHF 110,0 Mio.

9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	595,4	650,1
gegenüber Beteiligten	42,3	34,9
gegenüber Beteiligungen	11,5	12,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	649,2	697,6

10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Bankverbindlichkeiten	3 582,5	3 650,1
Leasingverbindlichkeiten	39,5	45,2
Personalkasse	824,0	823,9
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	486,9	445,6
Darlehen des Bundes (kommerziell)	5 780,0	5 150,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	1 005,1	1 090,3
Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11 718,1	11 205,1

11 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	3 444,6	3 349,7
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	16 649,2	16 324,3
Darlehen Infrastrukturfonds Bund	822,0	1 446,4
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	855,4	183,2
Darlehen Kantone	2 038,5	2 029,9
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23 809,8	23 333,4

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrentguthaben gegenüber dem Bund von CHF 37,5 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: CHF 41,7 Mio.).

12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	93,3	63,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,0	0,2
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	136,6	118,4
Langfristige Erlösabgrenzungen	50,1	54,8
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	633,0	630,0
Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	913,0	867,2

13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Umweltaltlasten	34,7	35,5
Belastende Energieverträge	358,4	358,4
Sanierung Energiebereich	0,0	17,1
Ferien/Zeitguthaben	169,5	154,2
Restrukturierung	25,7	29,7
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	193,2	189,7
Übrige Rückstellungen	106,2	126,8
Rückstellungen	887,7	911,5

Die Rückstellung Belastende Energieverträge deckt die erwarteten Verluste des Kraftwerks Nant de Drance, die sich aus der aktuellen Marktpreisprognose ergeben. Die Rückstellung Sanierung Energiebereich konnte aufgrund der gestiegenen Strompreise aufgelöst werden. Weitere Erläuterungen zu den Rückstellungen im Energiebereich vgl. Anmerkung auf Seite 107.

Die Rückstellung Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 69,8 Mio. (Vorjahr: CHF 50,6 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge, an denen im Berichtsjahr keine grossen Instandhaltungsarbeiten vorgenommen wurden, um CHF 73,4 Mio. (Vorjahr: CHF 70,4 Mio.).

Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Verzinsliche Verbindlichkeiten	10	11 718,1	11 205,1
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	23 809,8	23 333,4
Total Finanzverbindlichkeiten		35 527,9	34 538,5
./. Flüssige Mittel und kurzfristige verzinsliche Forderungen		-271,4	-543,6
Nettoverschuldung		35 256,5	33 994,9
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		1 261,6	3 517,4

Weitere Angaben.

Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 25 983 (Vorjahr: 25 541).

Liquiditätsmanagement.

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

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	8 549,3	7 355,1
Fällig später als 5 Jahre	2 694,7	2 897,2
Total	11 244,0	10 252,3

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. 2021	31. 12. 2020
Bürgschaften und Garantien	108,1	117,7
Total	108,1	117,7

Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Leasinganlagen	63,6	69,4
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	3 146,6	2 979,0
Total	3 210,2	3 048,4

Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	104,0	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	360,0	416,1
Andere	308,3	299,7
Total	772,3	863,0

Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB AG hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für den Betrieb und die 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 25. Februar 2022 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. 2021					31. 12. 2021
Gebäude und Grundstücke	1 672,6	1,3	-61,1	-26,0	-16,5	1 570,4
Kunstbauten	8 262,2	0,1	972,8	-174,4	-4,4	9 056,4
Brücken	1 640,0	0,0	284,6	-42,7	-1,7	1 880,2
Tunnel	5 832,7	0,0	576,0	-109,6	-0,7	6 298,4
Übrige Kunstbauten	789,4	0,1	112,3	-22,1	-2,0	877,7
Fahrbahnanlagen	6 887,7	0,4	1 306,4	-310,4	-54,2	7 830,1
Gleise	3 210,8	0,1	607,3	-157,3	-28,9	3 632,0
Weichen	1 630,6	0,4	313,4	-96,0	-20,5	1 827,8
Übrige Fahrbahnanlagen	2 046,4	0,0	385,7	-57,1	-4,7	2 370,3
Bahnstromanlagen	2 020,4	0,5	452,5	-98,3	-9,5	2 365,5
Fahrleitungsanlagen	1 068,5	0,0	282,2	-51,3	-4,7	1 294,7
Übrige Bahnstromanlagen	951,8	0,5	170,3	-47,0	-4,8	1 070,8
Sicherungsanlagen	2 390,3	0,0	423,1	-250,5	-61,0	2 501,9
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	1 833,8	0,0	350,5	-191,4	-19,3	1 973,6
Übrige Sicherungsanlagen	556,5	0,0	72,6	-59,1	-41,7	528,3
Niederspannungs- und Telekomanlagen	1 646,1	0,0	273,0	-224,5	-5,1	1 689,4
Niederspannungsverbraucher	1 148,4	0,0	200,5	-132,7	-4,1	1 212,2
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	497,6	0,0	72,5	-91,9	-1,0	477,3
Publikumsanlagen	695,5	0,0	213,5	-27,4	-4,0	877,7
Perrons und Zugänge	662,1	0,0	198,4	-26,0	-3,7	830,9
Übrige Publikumsanlagen	33,4	0,0	15,1	-1,5	-0,3	46,8
Fahrzeuge Infrastruktur	527,0	0,1	105,0	-47,4	-1,5	583,2
Schienenfahrzeuge	489,4	0,0	101,5	-39,9	-1,1	550,0
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	37,7	0,1	3,5	-7,5	-0,4	33,3
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	361,9	0,8	121,8	-90,8	-1,1	392,6
Anlagen im Bau	6 843,4	1 837,7	-3 807,3	0,0	0,0	4 873,8
Total	31 307,1	1 840,8	0,0	-1 249,7	-157,2	31 741,0
Total Anschaffungswerte	47 567,5					48 836,2
Total kumulierte Wertberichtigungen	-16 260,4					-17 095,2
Total Nettobuchwert	31 307,1					31 741,0

Die Zugänge der Anlagen enthalten die Investitionen der Sparte Infrastruktur von CHF 2087,5 Mio. (Vorjahr: CHF 1948,2 Mio.) abzüglich Investitionsbeiträge für Tunnelausbrüche von CHF 247,9 Mio. (siehe auch Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau» des Konzernberichts). Zusätzlich wurden Anlagen inklusive der zugehörigen Darlehen der öffentlichen Hand von Infrastruktur Energie übernommen. Diese belasten die Investitionsrechnung der Sparte Infrastruktur nicht.

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

Mio. CHF	2021	2020
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 170,9	1 296,5
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	78,8	74,3
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	139,5	92,6
Total	1 389,2	1 463,4

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Anlagegruppen	Total	davon	davon Zugänge
	Investitionen	zulasten	von Anlagen
Mio. CHF	2021	Erfolgsrechnung	2021
Gebäude und Grundstücke	50,8	10,1	40,7
Kunstbauten	464,8	98,2	366,6
Brücken	176,7	23,2	153,6
Tunnel	188,1	55,2	132,9
Übrige Kunstbauten	100,0	19,8	80,1
Fahrbahnanlagen	764,5	129,9	634,7
Gleise	493,7	86,6	407,1
Weichen	261,3	40,8	220,5
Übrige Fahrbahnanlagen	9,5	2,5	7,1
Bahnstromanlagen	204,6	33,8	170,8
Fahrleitungsanlagen	138,4	22,7	115,7
Übrige Bahnstromanlagen	66,1	11,1	55,1
Sicherungsanlagen	310,5	44,9	265,5
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	233,0	36,2	196,8
Übrige Sicherungsanlagen	77,4	8,7	68,7
Niederspannungs- und Telekomanlagen	218,9	30,0	189,0
Niederspannungsverbraucher	113,8	13,9	99,9
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	105,1	16,1	89,0
Publikumsanlagen	252,5	45,8	206,7
Perrons und Zugänge	245,7	45,1	200,6
Übrige Publikumsanlagen	6,8	0,7	6,1
Fahrzeuge Infrastruktur	103,8	0,3	103,5
Schienenfahrzeuge	103,8	0,3	103,5
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	0,1	0,0	0,1
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	150,0	40,0	110,0
Vorsteuerkürzung auf Investitionsbeiträgen	57,9	57,9	0,0
Total	2 578,3	490,8	2 087,5

Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden aus Mitteln der öffentlichen Hand für Erneuerungen von CHF 1741,8 Mio. (Vorjahr: CHF 1568,7 Mio.) und Ausbauten von CHF 758,0 Mio. (Vorjahr: CHF 738,8 Mio.) sowie aus eigenen Mitteln von CHF 78,5 Mio. (Vorjahr: CHF 50,0 Mio.) finanziert.

Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
				31. 12. 2021	31. 12. 2020
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, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Cisalpino SA, Muri bei Bern (liquidiert)	CHF	0,00	0,00	0,00	50,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR	84,18	34,93	41,50	41,50
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	204,10	65,00	65,00
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
RAIpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85
Kraftwerke					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen (fusioniert)	CHF	0,00	0,00	0,00	90,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen (fusioniert)	CHF	0,00	0,00	0,00	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
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
Transsicura AG, Bern (vormals Securitrans, Public Transport Security AG)	CHF	2,00	2,00	100,00	51,00
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
Trasse Schweiz AG, Bern (in Liquidation)	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00

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 die Verwendung des Bilanzergebnisses.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2021 wie folgt auszugleichen:

Mio. CHF	31. 12. 2021
Gewinnvortrag Vorjahr	123,3
Zuweisung an Reserve Art. 67 EBG der Ergebnisse Sparte Infrastruktur und Systemführerschaft Bahnstrom	-26,2
Gewinnvortrag	97,1
Jahresverlust	-351,7
Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung	-254,6
Ausgleich des verbleibenden Bilanzverlustes	
Reserveentnahme Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	55,2
Verrechnung mit den freien Gewinnreserven	400,0
Vortrag auf neue Rechnung	200,6

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.



Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zürich
Schweiz

Phone: +41 (0)58 279 6000
Fax: +41 (0)58 279 6600
www.deloitte.ch

Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 105 - 116) für das am 31. Dezember 2021 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 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Deloitte.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2021
abgeschlossene Geschäftsjahr

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 Bilanzergebnisses dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Deloitte AG



Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor



Sarah Sutter
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 25. Februar 2022

Rechtlicher Hinweis.

Der Geschäftsbericht 2021 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

