

SBB Geschäfts- und  
Nachhaltigkeitsbericht.

**2013**

# Inhaltsverzeichnis.

**s01** Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht

**s03** Konzernlagebericht

**s24** Personenverkehr

**s32** Immobilien

**s39** Güterverkehr

**s46** Infrastruktur

**s54** Für die Sicherheit

**s61** Für die Umwelt

**s67** Für die Mitarbeitenden

**s74** Für die Schweiz

**s78** Corporate Governance

**s91** Finanzbericht

# Konzernlagebericht 2013.

## In anspruchsvollem Jahr Fortschritte erzielt – Weichen für die Zukunft gestellt.

Zum ersten Mal beförderte die SBB 2013 mehr als eine Million Passagiere täglich. SBB Cargo schreibt erstmals seit über vier Jahrzehnten schwarze Zahlen. Andererseits trübten Unfälle und die Auswirkungen von Bauarbeiten die Pünktlichkeit. Das Konzernergebnis ging um CHF 184,2 Mio. auf CHF 238,2 Mio. zurück. Der Grossteil des höheren Betriebsaufwands von CHF 332,1 Mio. ist bedingt durch höhere Trassenpreise (CHF 163 Mio.) und Zusatzaufwendungen vorab beim Unterhalt am Schienennetz (CHF 128,6 Mio.); diese Kosten konnte die SBB nur teilweise abfedern. Das Schweizer Volk hat mit dem deutlichen Ja zu FABI die Finanzierung der Infrastruktur zukunftsorientiert geregelt. Damit können der im SBB Netzaudit 2009 dargestellte Unterhalts- und Nachholbedarf sowie die errechneten Folgekosten der Grossprojekte voraussichtlich ab 2016 schrittweise gedeckt werden.



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

## Intro.

Zum ersten Mal beförderte die SBB mehr als eine Million Passagiere täglich. Das sind rund 3,7 Prozent mehr als im Vorjahr. SBB Cargo erreichte mit CHF 14,7 Mio. (2012: –CHF 51,2 Mio.) zum ersten Mal seit über 40 Jahren ein positives Ergebnis – dank konsequenter Ausrichtung auf die Stärken der Schiene. Ebenso stiegen in den Bahnhöfen die Mieterträge von Dritten an. Die

SBB Cargo erreichte zum ersten Mal seit über 40 Jahren ein positives Ergebnis.

Kundinnen und Kunden durften sich über verschiedene Angebotsausbauten freuen, wie etwa der neuen S-Bahn St. Gallen oder Gratis-WiFi an Bahnhöfen. Die SBB hat zusammen mit anderen Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs Massnahmen angestossen, um die Bahn wieder einfacher und kundenfreundlicher zu machen. Kritik an der rigiden Durchsetzung der Billett-

pflicht und an der Automatenbedienung veranlasste die SBB, sich für einen einfacheren und kundenfreundlicheren Öffentlichen Verkehr einzusetzen. Im Mai wurde das Perronbillet lanciert. Zudem haben wir die Anzahl Reisewege an Billettautomaten zu reduzieren begonnen und sinnvollere Kulanzregeln eingeführt.

In finanzieller Hinsicht konnten die Werte des guten Vorjahres nicht überall erreicht werden. Das Konzernergebnis verringerte sich um CHF 184,2 Mio. auf CHF 238,2 Mio. (2012: CHF 422,5 Mio.). Der Grossteil des höheren Betriebsaufwands von CHF 331,1 Mio. ist bedingt durch höhere Trassenpreise (CHF 163 Mio.) und Zusatzaufwendungen bei SBB Infrastruktur vorab beim Unterhalt am Schienennetz (CHF 128,6 Mio.). Die SBB konnte diese Mehrkosten nur teilweise abfedern. Dabei drückten die höheren Trassenpreise das Ergebnis im Personenverkehr deutlich: Es schrumpfte mit CHF 96,1 Mio. auf nur noch gut einen Drittel des Vorjahres (2012: CHF 268,9 Mio.). Die Tarifmassnahmen per Dezember 2012 von durchschnittlich 5,2 Prozent erbrachten rund CHF 129 Mio. Mehrerträge. Sie konnten die höheren Trassenpreise zu rund 80 Prozent decken. Die verzinsliche Nettoverschuldung ist unter anderem aufgrund des Ergebnisrückgangs und hoher Investitionen um CHF 665,4 Mio. auf CHF 7507,4 Mio. angestiegen.

### Keine Kompromisse bei der Sicherheit.

Auf hohem Niveau leicht tiefere Werte verzeichnete die SBB bei der Pünktlichkeit. Namentlich im Grossraum Zürich kam es im Sommer zu Verspätungen im S-Bahn-Netz. Dies hauptsächlich wegen der Arbeiten für das Grossprojekt Durchmesserlinie,

—  
Wir werden alles unternehmen,  
um die Preise für unsere Mobilitäts-  
dienstleistungen in einem ange-  
messenen Verhältnis zu halten.  
—

gleichzeitiger Automatisierungen von Stellwerken sowie unerwarteter Unterhaltsarbeiten an der Fahrbahn bei uneingeschränktem Angebot für die Kundinnen und Kunden. Verschiedene Zwischenfälle auf dem Schienennetz, darunter zwei Kollisionen in Neuhausen und in Granges-Marnand, trübten das vergangene Geschäftsjahr.

Diese Entwicklungen zeigen: Der Bahnverkehr in der Schweiz ist ein komplexes, intensiv beanspruchtes Gesamtsystem, in dem sich auch kleinere Störungen stark auswirken können. Und sie bekräftigen die SBB in ihrer Haltung, keine Kompromisse zu dulden, namentlich im Bereich der Sicherheit.

### Mit FABI die Weichen gestellt.

Mit dem deutlichen Ja der Schweizer Stimmberechtigten zu FABI sind im Februar 2014 die Weichen für eine nachhaltige und transparente Finanzierung der Bahninfrastruktur gestellt worden. Der Volksentscheid ist ein Bekenntnis zu einer leistungsstarken, pünktlichen und sicheren Bahn. Mit FABI können der Unterhalts- und Nachholbedarf sowie die Folgekosten der Grossprojekte voraussichtlich ab 2016 schrittweise gedeckt werden. Bereits 2009 hatte die SBB mittels eines externen Netzaudits den substanziellen Nachholbedarf festgestellt und später auch auf die Folgekosten grosser Bauwerke hingewiesen. Für die SBB ist das Ja ein Vertrauensbeweis – aber gleichzeitig eine Verpflichtung, heute und in Zukunft für die Kundinnen und Kunden eine hohe Qualität und Leistung zu erbringen. Wir werden alles unternehmen, um auch die Preise für unsere Mobilitätsdienstleistungen in einem angemessenen Verhältnis zu halten. Dabei setzen wir im Personen- wie auch im Güterverkehr

auf die Stärken des Kombinierten Verkehrs, also die möglichst intelligente Kombination der Vorzüge aller Verkehrsträger.

In den vergangenen Jahren war die öffentliche Diskussion über die SBB auch geprägt von Sanierungen und Finanzierungen, welche der Öffentlichkeit erklärt werden mussten. Wichtige Themen dabei waren unter anderem die Ermittlung des Unterhaltsbedarfs sowie die Folgekosten grosser Investitionen wie Durchmesserlinie und Gotthardbasistunnel, die Behebung des Nachholbedarfs bei der Infrastruktur sowie die Sanierungen der SBB Pensionskasse und von SBB Cargo. Diese Sanierungen sind überwiegend auf Kurs und bilden die Basis, um die Qualität und das Angebot für unsere Kundinnen und Kunden schrittweise zu verbessern.

Durch diese langwierigen Projekte und die damit verbundenen intensiven Diskussionen über Kosten, Preise sowie das Verhältnis zwischen Nutzerfinanzierung und öffentlicher Finanzierung ist leider der Eindruck entstanden, die SBB stelle nicht die Kundinnen und Kunden ins Zentrum. In dieser Beziehung wollen wir uns verbessern. Unser Ziel ist, bis 2016 zu den Top-unternehmen in Sachen Kundenzufriedenheit zu gehören. Dies haben wir im SBB Leitbild von 2013 festgehalten. Bei all unserem Handeln soll der spürbare Kundennutzen im Zentrum stehen. Dies steht auch im Einklang mit den Konzernzielen der SBB, welche seit 2009 bestehen; sie fangen mit dem Kunden an, stellen die Sicherheit ins Zentrum, gewichten die finanzielle Entwicklung nur mit einem Viertel und unterstreichen unser Streben nach Nachhaltigkeit.

### Meilensteine auf der Agenda.

Im laufenden Jahr stehen wichtige Meilensteine auf der SBB Agenda: Im Juni gehen der erste Teil der Durchmesserlinie Zürich und der neue Bahnhof Löwenstrasse in Betrieb. Dies stärkt sowohl den hoch beanspruchten Knoten Zürich als auch die Fahrplanstabilität in der ganzen Schweiz. Im August beginnt mit dem Spatenstich für das Grossprojekt «Léman 2030» ein markanter Ausbau des Bahnangebots in der Westschweiz. Mit der Eröffnung des umgebauten und neu gestalteten Bahnhofs Cornavin in Genf wird im Herbst ein weiteres Grossprojekt in der Westschweiz abgeschlossen. Bis 2016, wenn mit dem Gotthardbasistunnel ein Jahrhundertbauwerk in Betrieb kommt, werden in der ganzen Schweiz neues Rollmaterial und neue, innovative Dienstleistungen noch mehr Kundennutzen schaffen.

Das Ausschreibeverfahren für die neuen Züge im Nord-Süd-Verkehr werden wir wie geplant abschliessen. Eine wichtige Angebotsverbesserung für die Kunden ist auch die Ausrüstung sämtlicher Fernverkehrswagen mit Signalverstärkern;

diese wird bis Ende 2014 abgeschlossen sein und ermöglicht eine signifikant bessere Empfangsqualität für Mobiltelefonie und Datenübertragung. Für die Regionalverkehrsflotte streben wir ebenfalls den Einbau von Signalverstärkern an. Hier sucht die SBB in Gesprächen mit den Mobilfunkanbietern und Bestellern dringend Finanzierungsmöglichkeiten.

Wichtig für die Weiterentwicklung unserer Dienstleistungen sind IT-Projekte, welche den Verkauf und den Vertrieb betreffen. Hier hat die ÖV-Branche zusammen mit der SBB unter anderem den SwissPass lanciert, in den sich ab Mitte 2015 General- und Halbtaxabonnemente sowie schrittweise auch Verbundabonnemente und weitere Services integrieren lassen. Damit werden längerfristig die Voraussetzungen für weiter gehende Preisdifferenzierungen geschaffen. Denn auch über 2016 hinaus gilt: Bei allen Aktivitäten der SBB steht der Kundennutzen im Zentrum. Wir arbeiten daran und dafür, dass unsere Kundinnen und Kunden dies immer mehr spüren.

## Teil I: die SBB 2013.

### Viel bewegt im Öffentlichen Verkehr.

Das Marktumfeld der SBB war 2013 geprägt durch das leichte Wirtschaftswachstum in der Schweiz und einer trotz starken Frankens wieder anziehenden Nachfrage im Tourismussektor. Auf der anderen Seite machten sich die Wirtschaftskrise in Europa und der anhaltende Abbau von Industriekapazitäten bemerkbar. Daraus resultierte für die SBB im Personenverkehr eine leicht steigende Verkehrsnachfrage und im Güterverkehr eine insgesamt wechselhafte, zum Jahresende hin leicht positive Tendenz.

Zum ersten Mal in ihrer Geschichte beförderte die SBB 2013 mehr als eine Million Kundinnen und Kunden pro Tag, nämlich 1 002 000. Das sind 3,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Zwischen 2011 und 2012 war die Zahl der Fahrgäste leicht zurückgegangen, von 977 000 auf 967 000 Passagiere. Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer nahm von 17,5 Mrd. um 1,3 Prozent auf 17,8 Mrd. zu; die durchschnittliche Reisedistanz verringerte sich leicht von 48,1 auf 47,0 Kilometer. Neben einer erhöhten Verkehrsnachfrage hat sich auch der weitere Angebotsausbau positiv auf die Anzahl Kundinnen und Kunden ausgewirkt, beispielsweise das neue Fahrplankonzept «Horaire

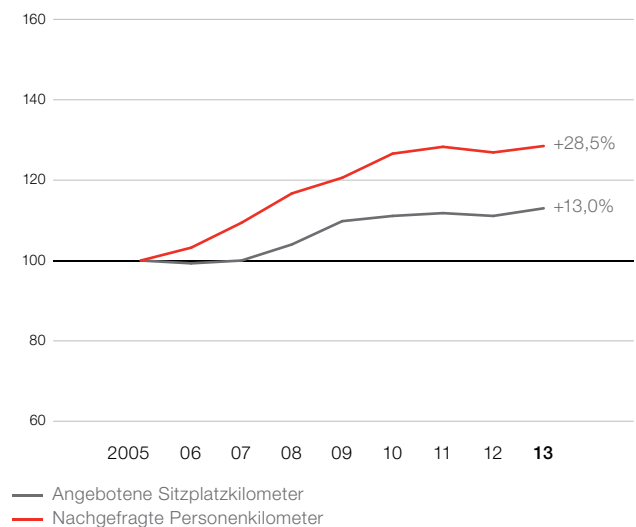
### Ein Drittel der Schweizer Bevölkerung besitzt ein SBB Halbtax- oder Generalabonnement.

Romandie 2013», das in der Westschweiz 30 Prozent mehr Sitzplätze sowie 14 zusätzliche Züge brachte, und auch der neu eingeführte Halbstundentakt auf der Linie Zürich–Schaffhausen. Zudem haben wir im Regionalverkehr neue Doppelstockzüge eingeführt (z. B. zwischen Chur und St. Gallen) und weitere Engpässe auf dem Schweizer Schienennetz beseitigt. Ein Drittel der Schweizer Bevölkerung besitzt ein SBB Halbtax- (2 335 441) oder Generalabonnement (441 892). Die Zahl der Generalabonnemente nahm mit +0,1 Prozent erneut leicht zu; die Zahl der Halbtaxabos nahm auf hohem Niveau mit –1,9 Prozent etwas ab. Die SBB kann somit nach wie vor auf eine sehr grosse Anzahl Stammkundinnen und -kunden zählen.

Die Verkehrsleistung im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr stieg um 1,4 Prozent auf 13,1 Mrd. Personenkilometer. Der

### Entwicklung von Angebot und Nachfrage im Personenverkehr.

Indexwert in %, Basisjahr 2005 = 100 %



abteilungsberechtigte Regionalverkehr wuchs um 1,0 Prozent auf 4,7 Mrd. Personenkilometer. Im Vergleich zum Vorjahr stabilisierte sich der Freizeit- und Tourismusverkehr, und auch der Pendler- und Geschäftsreiseverkehr legte wieder zu. Der Marktanteil der Bahn am Verkehr in der Schweiz blieb stabil bei 25 Prozent.

Wie in den vergangenen Jahren sind in den Spitzenverkehrszeiten die zurückgelegten Personenkilometer stärker gewachsen als in den Nebenverkehrszeiten. Wenn es gelingt, die Nachfragespitzen zu dämpfen und die Auslastung in den übrigen Zeiten zu erhöhen, wird dies viele Vorteile für unsere Kunden haben. Ein zentrales Instrument ist die Beeinflussung der Nachfrage über eine weiter verbesserte Kundeninformation. Eine gezielte Beratung und Lenkung führt Kundinnen und Kunden durch die Bahnhöfe zu geeigneten Zügen, zu ihren bevorzugten Wagen und Sitzplätzen. Dadurch können bei Investitionen und Betrieb von Rollmaterial und Infrastruktur mittel- bis langfristig Einsparungen erreicht werden, welche den Druck auf Preiserhöhungen reduzieren. Deshalb arbeiten wir intensiv an einer schrittweisen Verbesserung der Kundeninformation.

Die Verkehrserträge im Personenverkehr wuchsen gegenüber dem Vorjahr aufgrund von Angebotsausbauten und Tarifmassnahmen auf CHF 3100,4 Mio. (2012: CHF 2879,9 Mio.). Das Segmentergebnis schrumpfte auf nur noch gut einen Drit-



tel gegenüber dem Vorjahr und betrug noch CHF 96,1 Mio. (2012: CHF 268,9 Mio.). Denn die höheren Trassenpreise im Umfang von CHF 163 Mio. konnten mit den Tarifmassnahmen von Ende 2012, die Mehrerträge von rund CHF 129 Mio. brachten, nur teilweise kompensiert werden.

### Angebotsausbau schreitet voran.

SBB Immobilien hat den Angebotsanbau für die Kundinnen und Kunden weiter vorangetrieben und unter anderem zahlreiche Bahnhöfe modernisiert und mit neuen Geschäften und Services ausgestattet. Dabei wollen wir in enger Zusammenarbeit mit den städtischen und kantonalen Behörden Mehrwert für alle Beteiligten schaffen. Ein Paradebeispiel dafür ist die Europaallee in Zürich. Hier entsteht bis 2020 ein neuer Stadtteil mit

—  
 In der Nordwestschweiz hat  
 die SBB erstmals eine Gesamt-  
 perspektive für eine ganze  
 Region entwickelt.  
 —

2500 Studien- und 6000 Arbeitsplätzen, 400 Wohnungen, einem Designhotel sowie über 50 Geschäften und Restaurants, aber auch mit 18 000 Quadratmetern öffentlichen Plätzen und Alleen mit Wasserspiel, welche der Stadt nach der Fertigstellung übergeben werden. Weitere Arealentwicklungen wie etwa die zentral gelegene Rösslimatt in Luzern oder auch bei den Bahnhöfen Lausanne und Genf konnten im Berichtsjahr gestartet werden.

Mehr Dienstleistungen für unsere Kundinnen und Kunden gibt es auch in unseren Bahnhöfen: 2013 wurde «SBB FREE WiFi» lanciert, das Gratisinternetangebot der SBB am Bahnhof. Bis Ende 2015 wird das Angebot an den 100 meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz verfügbar sein.

SBB Immobilien konnte das Segmentergebnis vor Ausgleichszahlungen gegenüber dem Vorjahr um 9,8 Prozent auf CHF 211,3 Mio. steigern (2012: CHF 192,4 Mio.). Die Nachfrage nach Objekten in Zentrumslage mit hervorragender Anbindung an den Öffentlichen Verkehr ist hoch. Die Mieterträge Dritter konnten auf CHF 394,5 Mio. gesteigert werden (2012: CHF 378,8 Mio.). Die Immobilien stützen das Ergebnis der SBB

wesentlich. Aus diesem Segmentergebnis wird die Infrastruktur mit CHF 150 Mio. mitfinanziert; der Rest fliesst in die Sanierung der Pensionskasse SBB.

Die Immobilienergebnisse aus Vermietungen und Entwicklungen sollen auch künftig dazu beitragen, das Unternehmen weiterzuentwickeln, Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur sicherzustellen sowie die Pensionskasse SBB nachhaltig zu positionieren.

In der Nordwestschweiz hat die SBB 2013 erstmals eine Gesamtperspektive für eine ganze Region entwickelt, ein Novum in der Schweiz. Zusammen mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den Schweizerischen Rheinhäfen wurden die Eckwerte für die künftige Entwicklung in der Nordwestschweiz festgelegt. Die Gesamtperspektive zeigt auf, wie Bahnangebot, Bahnanlagen und Bahnareale in den nächsten beiden Jahrzehnten aufgewertet und entwickelt werden sollen – eine echte Win-win-win-Situation für die Kunden, die Region und die SBB.

### Sanierung von SBB Cargo erreicht Meilenstein.

SBB Cargo konnte in einem schwierigen Verdrängungsmarkt die Verkehrsleistung mit 12 317 Mio. Nettotonnenkilometern um 1,5 Prozent steigern. Der positiven Mengenentwicklung im Binnengeschäft stand die anspruchsvolle Marktentwicklung bei den internationalen Verkehren gegenüber. 2013 wurden die Produktionsnetze, die Flotte und die Verwaltung neu ausgerichtet. Dies führte zu einer deutlichen Verbesserung der Kostenstruktur gegenüber 2012. Beim kombinierten Binnenverkehr konnte SBB Cargo die Mengen deutlich ausbauen und für die Folgejahre wichtige Verkehre akquirieren. Auch die Verkehre im Bereich Ganzzug haben zugenommen. Erneut hat sich 2013 die Wettbewerbsintensität zwischen einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr weiter erhöht. Vor allem in den ersten Monaten des Jahres waren sämtliche Marktteilnehmer von der schwachen Verkehrsentwicklung betroffen.

Erstmals seit mehr als vier Jahrzehnten hat SBB Cargo ein positives Segmentergebnis von CHF 14,7 Mio. erzielt und konnte einen bedeutenden Meilenstein in seiner Sanierung erreichen. Im Vorjahr hatte noch ein Verlust von CHF 51,2 Mio. resultiert. Das positive Ergebnis ist der konsequenten Ausrichtung auf die Stärken des Schienengüterverkehrs zu verdanken. Bündelbare, regelmässige Transporte über mittlere und lange Distanzen entlasten die Strassen nachhaltig und wirkungsvoll. Die 2011 gegründete Tochtergesellschaft SBB Cargo International hat die Gewinnschwelle zwar noch nicht erreicht (CHF –2,8 Mio.), wies aber ein gegenüber dem Vorjahr um CHF 8,4 Mio. besseres



Ergebnis aus und konnte ihre Marktposition im Nord-Süd-Transitverkehr weiter festigen. Im 2. Halbjahr 2013 konnte SBB Cargo International zudem ein ausgeglichenes Periodenergebnis erreichen, dank besser ausgelasteter Lokomotiven, vereinfachter Prozesse und gesteigerter Volumina.

Das Marktumfeld im Güterverkehr bleibt sowohl national als auch international weiterhin anspruchsvoll und der Konkurrenzdruck der Strasse aufgrund der tiefen Preise anhaltend hoch. Es wird herausfordernd bleiben, im Güterverkehr nachhaltig ein positives Ergebnis zu erzielen.

#### Dringende Unterhaltsarbeiten: sofort gehandelt.

SBB Infrastruktur betreibt das am intensivsten genutzte Bahnnetz der Welt. Die Zahl der zurückgelegten Trassenkilometer ist 2013 erneut gestiegen, um 2,7 Prozent auf 170 Mio. Kilometer. Meilensteine wurden im Berichtsjahr erreicht bei der Durchmesserlinie Zürich, der neuen Nord-Süd-Verbindung mit dem Gotthardbasistunnel oder bei der Entflechtung des Knotens Genf.

Die Finanzierung von Unterhalt und Betrieb des Bahnnetzes ist in der Verantwortung des Bundes als Besteller. Die seit Jahren steigende Belastung des Netzes hatte höheren Unterhaltsaufwand zur Folge, insbesondere weil schnell beschleunigende und schwerere Züge das Schienennetz zusätzlich belasten. Betreffend Umfang des Handlungsbedarfes bei der Fahrbahn hatten wir bereits im Netzzustandsbericht 2012 auf offene Fragen hingewiesen. 2013 erlaubten Messungen mit einem

—  
Die Leistungen der öffentlichen Hand für die Infrastruktur sind um CHF 145,6 Mio. zurückgegangen.  
—

neuen Diagnosefahrzeug, den Schienenzustand präziser zu erfassen. Hinzu kamen Erkenntnisse aus Unfällen. In der Summe wurden wir vom Umfang und der Dringlichkeit der notwendigen Arbeiten überrascht, leiteten jedoch umgehend entsprechende Massnahmen ein – im Interesse der Sicherheit und der Kundenpünktlichkeit. Wo nötig, wurden dringende Unterhaltsarbeiten sofort angegangen.

Auf einzelnen, stark beanspruchten Strecken wie etwa auf der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist mussten wir die Schienen vorzeitig ersetzen. Da diese Mittel nicht aus

der Leistungsvereinbarung 2013–2016 finanziert werden konnten, haben wir zwangsläufig eigene Mittel eingesetzt. Denn gravierende Nachteile aus einer Nichtsanierung sind unseren Kunden nicht zuzumuten. Über die Finanzierung dieser zusätzlichen Massnahmen bis zum Inkrafttreten des Bahninfrastrukturfonds (BIF) voraussichtlich im Jahr 2016 führt die SBB mit dem Bund derzeit Gespräche.

Für die Infrastruktur setzte die SBB zusätzlich zu den Mitteln der öffentlichen Hand CHF 128,6 Mio. ein. Gleichzeitig sind die Leistungen der öffentlichen Hand für die Infrastruktur um

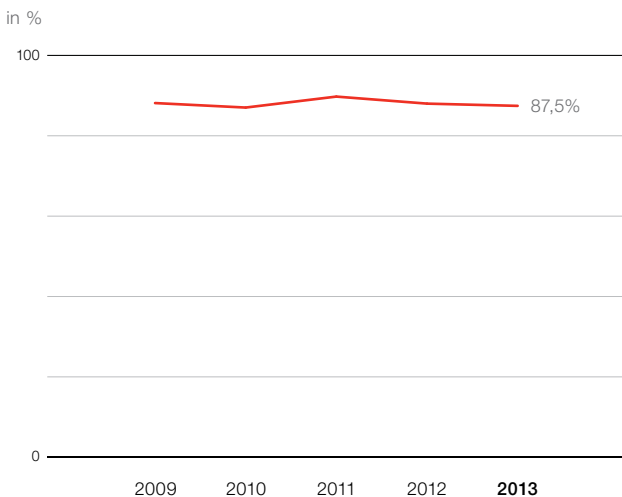
—  
Das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr muss einfacher und kundenfreundlicher werden.  
—

CHF 145,6 Mio. zurückgegangen. Der Bereich Energie erzielte dank günstiger Produktionsverhältnisse und überdurchschnittlicher Wasserzuflüsse mit CHF 56,3 Mio. (2012: CHF 81,5 Mio.) ein gutes Ergebnis. Insgesamt resultierte ein negatives Segmentergebnis von CHF –72,3 Mio. (2012: CHF 37,1 Mio.).

#### Kundenfreundlichere Bahn.

Im vergangenen Jahr stand der Öffentliche Verkehr wiederholt in der Kritik. Zu Recht bemängelt wurden gewachsene, intransparente, nicht aufeinander abgestimmte Benutzungsbestimmungen und Tarife bei Verkehrsverbänden, im direkten Verkehr und bei Verkehrsunternehmen sowie eine rigide Durchsetzung der Billettpflicht. Wir haben unseren Kundinnen und Kunden tatsächlich zu viel zugemutet. Unser ÖV-System ist teilweise zu kompliziert geworden. Das wollen wir ändern. Das Gesamtsystem Öffentlicher Verkehr muss einfacher und kundenfreundlicher werden. Als grösstes der 249 Transportunternehmen im Öffentlichen Verkehr hat die SBB dabei eine besondere Verantwortung. Ein erster Schritt, um gegenzusteuern, ist das Perronbillett, welches die SBB im Frühjahr 2013 eingeführt hat. Zusammen mit sinnvolleren Kulanzregeln konnte die Situation rund um die Billettpflicht entspannt werden. Ein deutlicher Rückgang bei den entsprechenden Kundenreaktionen bestätigt diese notwendige Kurskorrektur. Zudem hat die SBB mit der Branche weitere Massnahmen angestossen, beispielsweise die Reduktion der Reisewege, welche an Billettautomaten angezeigt

## Kundenpünktlichkeit Reiseverkehr.



werden. In enger Zusammenarbeit mit der SBB hat die ÖV-Branche die Lancierung des SwissPass vorangebracht. Und nicht zuletzt haben wir eine Statutenänderung im Verband des öffentlichen Verkehrs (VÖV) angeregt, welche die Kundenfreundlichkeit in einem Zweckartikel ausdrücklich verankert.

Im vergangenen Geschäftsjahr sind verschiedene neue Dienstleistungen eingeführt worden. Dazu gehört, dass wir bis Ende 2014 die Ausrüstung sämtlicher Wagen des Fernverkehrs mit Signalverstärkern abschliessen werden, um einen lückenlosen Mobilfunkempfang unterwegs zu garantieren. Vergleichsmessungen in Nachbarländern beweisen: Unsere Kundinnen und Kunden profitieren europaweit von der besten Mobilfunkabdeckung. Unsere Strategie mit Gratisinternet am Bahnhof und Signalverstärkern in den Zügen garantiert den grössten Kundennutzen. Neue Dienstleistungen werden auch bei der Bahngastronomie ausprobiert: Seit Herbst 2013 verkehrt ein Speisewagen des US-Kaffeeunternehmens Starbucks zwischen St. Gallen und Genf. An den Bahnhöfen wird das Angebot ebenfalls ausgebaut, z. B. mit Sitzungszimmern der SBB (Business Point). Ausserdem können Reisende seit Herbst 2013 im Rahmen eines Pilotversuchs ihr Gepäck von Tür zu Tür aufgeben. Diese Beispiele zeigen, dass die SBB ihre fünf Millionen Kundinnen und Kunden auf der ganzen Reisekette begleiten.

## Trotz Unfällen: Das Sicherheitsniveau steigt.

Das Geschäftsjahr 2013 wurde in den ersten drei Quartalen leider von mehreren Zwischenfällen auf dem Schienennetz belastet. Anfang Jahr kollidierten zwei Regionalzüge bei Neuhausen (SH), und im Juli kam es in Granges-Marnand (VD) zu einem Zusammenstoss zweier Regionalzüge. Bei beiden Unfällen waren Verletzte zu beklagen. Beim Unfall in Granges-Marnand starb ein Lokführer. Diese Unfälle haben die ganze SBB stark bewegt. Das erste Halbjahr war zudem durch einige Zusammenstösse und Entgleisungen ohne gemeinsame Ursache geprägt. Jeder Zwischenfall wurde wie üblich gründlich untersucht, und wo nötig wurden Konsequenzen gezogen. Nach den Unfällen in Neuhausen und Granges-Marnand hat die SBB Sofortmassnahmen ergriffen und vertiefte Abklärungen durchgeführt.

Mit verschiedenen Massnahmen haben wir die Bahnsicherheit weiter gestärkt. Beispielsweise beschleunigte die SBB die Ausrüstung von 1700 Signalen mit einer Geschwindigkeitsüberwachung und hat als Übergangslösung das sogenannte 4-Augen-Prinzip an ähnlich gelagerten Bahnhöfen wieder eingeführt. Zudem wird geprüft, wie die Einführung einer kontinuierlichen Geschwindigkeitsüberwachung nach dem europäischen Standard ETCS Level 2 rascher vorangetrieben werden kann. Nach der Kollision in Neuhausen hat die SBB zudem zwei externe Gutachten in Auftrag gegeben, welche das Arbeitsumfeld der Lokführer und die Zugsicherung überprüften. Beide Gutachten haben bestätigt, dass die SBB über eine hohe Sicherheitskultur verfügt und adäquate Sicherheitsmassnahmen ergriffen hat. Bahnfahren in der Schweiz ist denn auch sicher und wird immer sicherer. Der Trend bei der Anzahl Zwischenfälle ist rückläufig – dies trotz ständig steigender Nutzung des Schienennetzes.

Die Zahl der auf dem SBB Netz verübten Suizide bewegte sich mit 123 Fällen über dem Niveau der Vorjahre; dazu kommen 64 Suizidversuche mit teilweise schwer verletzten Personen. Dies hat auch gravierende Auswirkungen auf Lokführer, Betriebspersonal und Passagiere. Die SBB bietet Hilfe an, um Suizide zu verhindern oder Betroffene bei der Bewältigung dieser traumatischen Erlebnisse zu unterstützen.

## Pünktlichkeit auf hohem Niveau.

Bei der Pünktlichkeit liegt die SBB im internationalen Vergleich von Netzen im Mischverkehr seit Jahren an erster Stelle. Dies war auch im vergangenen Jahr der Fall. Die Kundenpünktlichkeit – der Anteil der Reisenden, der pünktlich oder mit weniger als drei Minuten Verspätung ans Ziel kommt – war auf

hohem Niveau leicht unter den Werten des Vorjahres. Mit 87,5 Prozent konnte der Vorjahreswert von 88,0 Prozent nicht ganz erreicht werden. Viele Bauarbeiten im Schienennetz – darunter so gewaltige Projekte wie die Durchmesserlinie in Zürich –, die unter dem rollenden Rad und ohne Einschränkung des Angebots ausgeführt werden, hatten Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Hinzu kam ein erhöhter Unterhaltsbedarf, der vermehrt Baustellen und ungeplante Langsamfahrstellen zur Folge hatte. Hier haben wir es verpasst, die Kundinnen und Kunden frühzeitig auf mögliche Beeinträchtigungen hinzuweisen.

Trotz der negativen Einflüsse gab es im Dezember 2013 einen Pünktlichkeitsrekord zu verzeichnen: 88,7 Prozent der Reisenden erreichten ihr Ziel pünktlich. Nie zuvor in der Messreihe seit 2008 war ein Dezemberwert so hoch. Auch bei der Gewährung von Anschlüssen ist die SBB auf gutem Weg: Sie

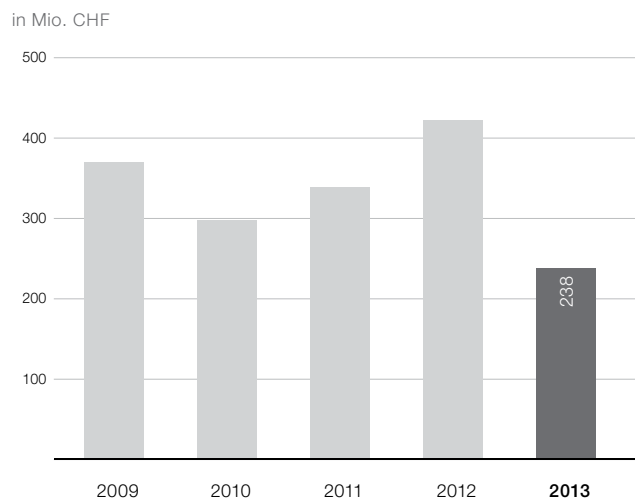
### Die Priorisierung der Anschlüsse hat sich bewährt und wird auch 2014 konsequent weiterverfolgt.

konnte das zweitbeste Ergebnis seit Beginn der Messungen 2008 erreichen. Seit 2013 (97,3 Prozent) wird dabei eine strengere kundengewichtete Anschlusspünktlichkeit gemessen. Die Priorisierung der Anschlüsse – insbesondere solcher mit vielen Reisenden – hat sich bewährt und wird auch 2014 konsequent weiterverfolgt.

### Kundenzufriedenheit leicht zurückgegangen.

Die Gesamtzufriedenheit der Kundinnen und Kunden im Personenverkehr ging im vergangenen Jahr leicht zurück, um 0,3 auf 75,7 Punkte. Im Bereich Fahrgastinformation sank die Zufriedenheit leicht (um 0,3 auf 80,0 Punkte). Die Kundeninformation wollen wir weiter verbessern, namentlich im Störfall. Denn sie ist für unsere Passagiere zentral. Die Bewertung von Freundlichkeit und Kompetenz unserer Mitarbeitenden ging leicht (um 0,2 Punkte auf 81,4 Punkte) zurück. Der Rückgang der Bewertungen von Angebot/Leistung (–0,4 auf 73,3 Punkte) und Pünktlichkeit (–1,4 Punkte) ist als Folge der verschiedenen Störfälle zu werten. Gerade in den Hauptverkehrszeiten empfinden unsere Kundinnen und Kunden die Sitzplatzverfügbarkeit nicht immer als zufriedenstellend. Auf der anderen Seite verbesserte

### Konzernergebnis.



sich der Bereich «Wohlbefinden» (um 0,2 auf 72,2 Punkte) – ganz im Sinne unserer Ambition, dass sich unsere Kundinnen und Kunden «unterwegs zuhause» fühlen. Auch die Sauberkeit am Bahnhof und im Zug wurde positiver bewertet. Die neuen mobilen Reinigungsequipen, die als Ergänzung zu den bestehenden Reinigungsmassnahmen eingesetzt werden, haben zu dieser Entwicklung beigetragen.

Bei SBB Cargo ist die Gesamtzufriedenheit der Kunden stabil geblieben. Trotz umfassender Sanierungsmassnahmen ist es gelungen, die Auswirkungen auf die Kunden nachvollziehbar zu kommunizieren und reibungslos umzusetzen.

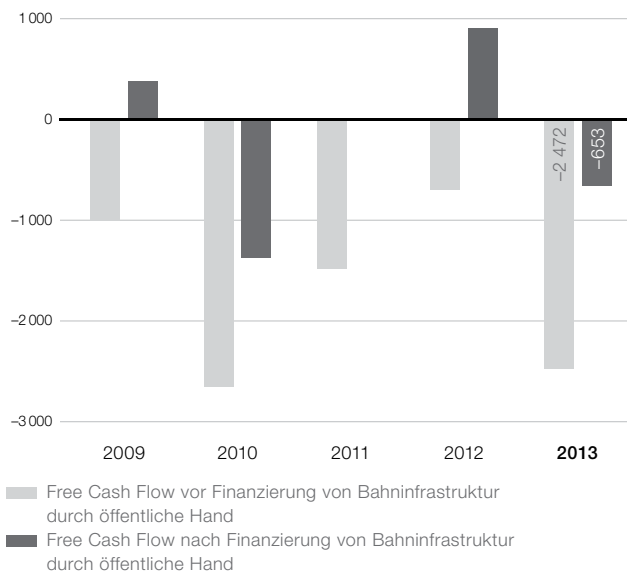
### Konzernergebnis im Jahr 2013 rückläufig.

Das Konzernergebnis der SBB ging im Geschäftsjahr 2013 auf CHF 238,2 Mio. zurück (2012: CHF 422,5 Mio.), also um CHF 184,2 Mio. Der Betriebsaufwand fiel im Vergleich zum Vorjahr um CHF 332,1 Mio. höher aus, zur Hauptsache bedingt durch höhere Trassenpreise (CHF 163 Mio.) sowie Zusatzaufwendungen primär beim Unterhalt am Schienennetz (CHF 128,6 Mio.). Die SBB konnte diese Mehrkosten nur teilweise abfedern.

Der Free Cash Flow betrug nach Finanzierung durch die öffentliche Hand CHF –652,9 Mio. (2012: CHF +905,8 Mio.).

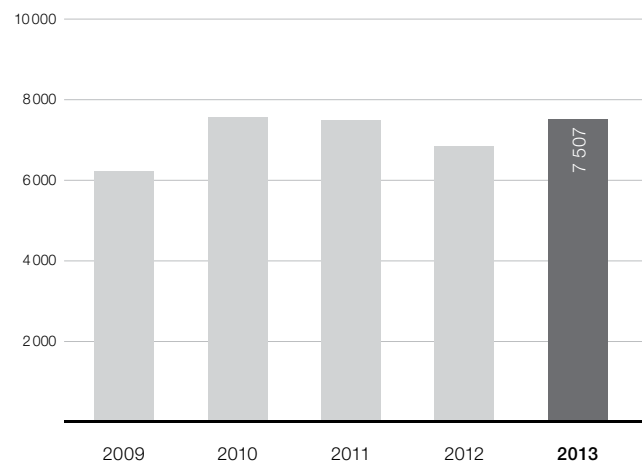
### Free Cash Flow vor und nach Finanzierung öffentliche Hand.

in Mio. CHF



### Verzinsliche Nettoverschuldung.

in Mio. CHF



Gründe für diesen Rückgang sind das tiefere Ergebnis, hohe Investitionen (CHF 3562,2 Mio.; Vorjahr: CHF 3206,6 Mio.), insbesondere in Rollmaterial und Bahnhöfe, sowie der Wegfall der Sondereffekte aus dem Vorjahr (Verkauf der Hypotheken der Eisenbahner-Baugenossenschaften [EBG] an die Pensionskasse SBB im Umfang von CHF 604 Mio.). Der Ergebnissrückgang, die hohen Investitionen und der Mehraufwand bei der Bahninfrastruktur haben sich auch auf die verzinsliche Nettoverschuldung ausgewirkt, die um CHF 665 Mio. auf CHF 7507,4 Mio. gestiegen ist und weiterhin auf einem hohen Stand liegt. Der Schuldendeckungsgrad stieg im Vergleich zum Vorjahr um 6,9 auf 19,2 aufgrund der höheren Nettoverschuldung und des tieferen EBIT.

### Weniger Leistungen der öffentlichen Hand für Infrastruktur.

Im vergangenen Jahr hat die öffentliche Hand Leistungen in der Höhe von insgesamt CHF 3224,8 Mio. bestellt. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von rund 3 Prozent (2012: CHF 3127,6 Mio.). Mit CHF 1557,2 Mio. (2012: CHF 1702,8 Mio.) machen die Leistungen und Abschreibungen von Bund und Kantonen für die Infrastruktur den grössten Teil

davon aus, gefolgt von den Darlehen für die Infrastruktur in der Höhe von CHF 963 Mio. (2012: 719 Mio.).

Die Leistungen für die Infrastruktur umfassen die durch die behördlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für Bereitstellung und Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen. Die Leistungen der öffentlichen Hand (Bund und Kantone) für die Infrastruktur fielen deutlich tiefer aus als im Vorjahr: Hier standen aus der Leistungsvereinbarung CHF 1557,2 Mio. zur Verfügung, das sind CHF 145,6 Mio. weniger als im Vorjahr. Die Abgeltungen für Aufträge im Regionalen Personenverkehr belaufen sich auf CHF 591,3 Mio. (2012: CHF 596 Mio.). Dieser Betrag entspricht den durch die Reisenden nicht gedeckten Plankosten des Angebots, das die öffentliche Hand bestellt hatte. Die Abgeltungen des Bundes für den Güterverkehr stiegen auf CHF 23,5 Mio. (2012: CHF 22,3 Mio.).

## Teil II: Ausblick.

### Steigende Nachfrage nach Mobilität.

Die Schweiz wächst, die SBB wächst mit. Die Nachfrage nach Mobilität wird weiter zunehmen. In Ballungszentren erwarten wir bis 2030 bis zu 60 Prozent mehr Fahrgäste im Öffentlichen Verkehr. Der wachsenden Mobilitätsnachfrage tragen wir einerseits mit dem Ausbau des Angebots Rechnung. Andererseits erhöhen wir die Effizienz des bestehenden Systems. Damit ermöglichen wir flexible Lebens- und Arbeitsformen und leisten einen Beitrag an die Produktivität in unserem Land.

### Angebot ausbauen – Unterhalt sicherstellen.

Im laufenden Jahr stehen für den Öffentlichen Verkehr in der Schweiz Meilensteine auf der Agenda. Im Juni nehmen wir den ersten Teil der Durchmesserlinie Zürich und den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse in Betrieb. Damit kann die grösste innerstädtische Baustelle der Schweiz termingerecht abgeschlossen werden. Die Durchmesserlinie verbindet

—  
 Von grosser Bedeutung bleibt,  
 dass wir den Unterhalt des stark  
 beanspruchten Schienennetzes  
 weiterhin konsequent vorantreiben.  
 —

die Bahnhöfe Altstetten, Zürich Hauptbahnhof und Oerlikon. Dadurch erhält der stark beanspruchte Bahnknoten Zürich die nötige Entlastung, was die Fahrplanstabilität in der ganzen Schweiz erhöht. Unsere Kundinnen und Kunden erhalten schnellere und häufigere S-Bahn-Verbindungen. Ab Juni werden wir unter anderem dank neuer Einfahrtzeiten im Bahnhof Milano den Fahrplan im Nord-Süd-Verkehr stabilisieren. Ab 2015 verkehren auch auf dieser Verbindung vor allem Züge des Typs ETR 610.

Im Sommer 2014 werden wir mit dem Spatenstich für «Léman 2030» ein Grossprojekt für den Ausbau des Angebots in der Westschweiz lancieren. Die Genferseeregion verzeichnet ein starkes Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum mit entsprechend steigender ÖV-Nachfrage. Die SBB wird die Kapa-

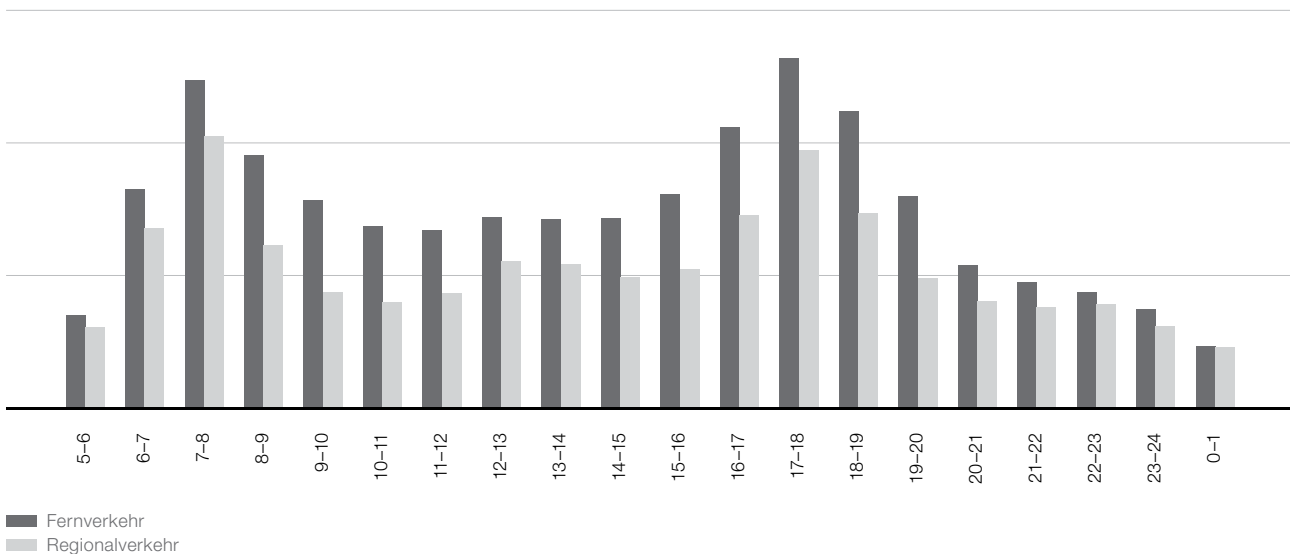
zität der Sitzplätze zwischen Lausanne und Genf verdoppeln und ab 2020 bei den S-Bahn-Netzen in Lausanne (REV) und Genf (FVG) den Viertelstundentakt einführen. Zum Projekt gehört auch der Ausbau der Eisenbahnknotenpunkte Lausanne und Genf. Diese erhalten unter anderem längere Perrons und leistungsfähigere Bahnzugänge für unsere Kundinnen und Kunden. Weiterer Schwerpunkt in der Romandie wird im Herbst 2014 die Eröffnung des neu gestalteten Genfer Hauptbahnhofs Cornavin sein.

Von grosser Bedeutung bleibt, dass wir den Unterhalt des stark beanspruchten Schienennetzes weiterhin konsequent vorantreiben. Der Netzaudit 2009 hatte nachgewiesen, dass in den vorangegangenen 15 Jahren ein Nachholbedarf beim Substanzerhalt der SBB Bahnanlagen im Umfang von CHF 1,35 Mrd. entstanden war, der sich in den folgenden Jahren weiter erhöhen würde. Er stieg im vergangenen Jahr auf CHF 2,3 Mrd. an, weil noch nicht ausreichend Mittel zur Stabilisierung zur Verfügung stehen. Ab 2016 sollen mit dem Inkrafttreten des Bahninfrastrukturfonds mehr Mittel und ausreichend Ressourcen bereitstehen, um den Nachholbedarf abzubauen. Dies wollen wir bis ca. 2030 schrittweise erreichen; der genaue Zeitpunkt ist abhängig von den Mitteln, die der Bund aus künftigen Leistungsvereinbarungen für den Abbau vergibt.

### Effizienz des Systems erhöhen.

Für unsere Kundinnen und Kunden erhöhen wir die Effizienz der Bahn. Neues, leistungsfähigeres Rollmaterial trägt entscheidend dazu bei. Moderne Doppelstockzüge im Regionalverkehr bieten mehr Komfort und können mehr Passagiere transportieren. Das Gleiche gilt für den Fernverkehr, wo die Produktion für die 59 neuen Doppelstockzüge angelaufen ist. Diese sind bis zu 400 Meter lang und bieten unseren Kundinnen und Kunden 1300 Sitzplätze – das sind rund 200 mehr als in den heutigen Doppelstockzügen im Fernverkehr. Leider verzögert sich die Auslieferung um rund zwei Jahre auf voraussichtlich Ende 2015, wie die SBB und Bombardier bereits im April 2012 gemeinsam kommuniziert haben. Die SBB erwartet von Bombardier, dass die ersten Züge im Rahmen der angepassten Lieferungsstermine rechtzeitig geliefert werden. Ein wesentlicher Teil des Verzugs – nebst Anpassungen aufgrund gerichtlich festgelegter Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz – ist auf Probleme bei der Umsetzung der Kastenauslegung durch den Lieferanten zurückzuführen, die während einer internen Qualitätsprüfung festgestellt wurden. Wir setzen alles daran, die neuen Doppelstockzüge im Interesse unserer Kundinnen und Kunden so rasch als möglich auf die Schiene zu bringen.

## Auslastung der Personenverkehrszüge nach Tageszeit.



Das Ausschreibeverfahren für das neue Rollmaterial im Nord-Süd-Verkehr wird die SBB wie geplant abschliessen. Der Zuschlag für einen der Anbieter wird im Frühjahr 2014 erfolgen. Tiefeinstiege entsprechen einem wesentlichen Bedürfnis von Kundinnen und Kunden mit Mobilitätseinschränkungen, Gepäck

Insgesamt investiert die SBB rund eine Milliarde Franken jährlich in neues und modernisiertes Rollmaterial.

oder Kinderwagen. Die SBB hat diese Anforderungen nach eingehender Befassung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz in ihrer Rollmaterialstrategie verankert. Insgesamt investiert die SBB rund eine Milliarde Franken jährlich in neues und modernisiertes Rollmaterial.

Zudem gehen wir in Zusammenarbeit mit den Behörden neue Wege, um die Ein- und Aussteigezeiten zu verkürzen. Im

Raum Basel testen wir neue Multifunktionszonen in den Regionalzügen, um mehr Passagieren Platz zu bieten. Ebenfalls in der Region Basel läuft seit Sommer 2013 das Projekt «PE-KABA», mit dem die Haltegenauigkeit der Züge erhöht wird. Dies ist ein Baustein für eine präzisere Kundeninformation und ermöglicht eine verfeinerte Kundenlenkung, damit die gewünschten Wagen und Sitzplätze möglichst verlässlich gefunden werden.

Die Verbesserung des Bahnzugangs hilft, die Leistungsfähigkeit des Bahnsystems zu erhöhen. Vor allem während der Hauptverkehrszeiten stossen viele Bahnhöfe an ihre Kapazitätsgrenzen. Dieser Trend wird sich im Zuge der steigenden Mobilitätsnachfrage weiter verstärken. Gemäss einem Gutachten, das die SBB zusammen mit einem externen Partner erstellt hat, besteht bei rund zwei Dritteln der 745 Bahnhöfe Handlungsbedarf. Geplant sind Massnahmen für einen besseren Personenfluss, grössere Sicherheitsabstände auf Perrons sowie die Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Für die Umsetzung müssen gemäss dem Gutachten bis 2040 zwischen CHF 6,7 und CHF 10,7 Mrd. investiert werden.

Die Auslastung der Züge ist vor allem zu den Hauptverkehrszeiten und in den grossen Ballungszentren sehr hoch. Insgesamt beträgt die Auslastung aber nur 30,9 Prozent im Fernverkehr und 21,8 Prozent im Regionalverkehr. Die Auslas-

tung in der Nebenverkehrszeit zu steigern, wird auch in Zukunft eine der grossen Herausforderungen bleiben. Mit Tarifierungen wie der 9-Uhr-Tageskarte tragen wir dazu bei, die Nachfragespitzen in der Hauptverkehrszeit zu glätten. Darüber hinaus werden wir die Kundeninformation weiter verbessern, um den persönlichen Bedürfnissen nach bestimmten Wagen und Sitzplätzen noch besser gerecht zu werden und damit auch die Züge gleichmässiger auszulasten.

### Flexible Lebens- und Arbeitsformen ermöglichen.

Auch flexible Arbeitsformen und gestaffelter Schul- und Arbeitsbeginn sollen helfen, die hohe Auslastung in der Hauptverkehrszeit zu dämpfen. Deshalb will die SBB ihren Kundinnen und Kunden einen mobilen Lebens- und Arbeitsstil ermöglichen. Bis Ende 2014 sind alle 1018 Wagen des Fernverkehrs mit Signalverstärkern ausgerüstet und bieten so den bestmöglichen Mobilfunkempfang unterwegs. Um auch die Regionalverkehrsflotte mit Signalverstärkern auszustatten, sucht die SBB in Gesprächen mit den Mobilfunkanbietern und den Bestellern Bund und Kantone dringend Finanzierungsmöglichkeiten. Mit regelmässigen Messungen überprüfen wir die Mobilfunkabdeckung entlang der Strecken im Interesse unserer Kundinnen und Kunden. Grössere Datenmengen können sie sich an den grössten Bahnhöfen herunterladen. Bis Ende 2015 ist «SBB FREE WiFi», das Gratisinternetangebot der SBB, an den meistfrequentierten Bahnhöfen erhältlich. Im Juni wird mit dem Hauptbahnhof Zürich der grösste Schweizer Bahnhof mit dem Service ausgerüstet. Im Bahnhof Bern und ab diesem Jahr auch in Genf Cornavin bietet die SBB mit ihren Business Points eine vollständig ausgerüstete Büroinfrastruktur, die von unseren Kundinnen und Kunden gemietet werden kann.

Mit der gemeinsamen Studie «WorkAnywhere» haben SBB, Swisscom und die Fachhochschule Nordwestschweiz die positiven Effekte nachgewiesen, welche flexible Arbeitsformen auf die Hauptverkehrszeiten haben. Die Studie hat gezeigt: Würden alle Bahnpendler, die aufgrund ihrer Tätigkeit flexibel arbeiten können, 20 Prozent ihrer Fahrten auf Nebenverkehrszeiten verlagern, wären die Züge in den Stosszeiten deutlich entlastet.

Flexibilität im öffentlichen Verkehr heisst aber auch, die Stärken aller Verkehrsträger optimal zu nutzen und aufeinander abzustimmen. Die kombinierte Mobilität im Personenverkehr trägt dazu bei, das Gesamtsystem zu entlasten und leistungsfähiger zu machen. Deshalb arbeiten wir bei der gemeinschaftlichen Nutzung von Autos (Carsharing) mit Mobility und bei derjenigen von Velos (Bikesharing) mit Publibike zusammen und

erstellen an unseren Bahnhöfen laufend neue P+Rail-Anlagen und Zweiradparkplätze.

### Moderne und attraktive Arbeitgeberin.

Eine entscheidende Rolle in der Transformation vom traditionellen Regiebetrieb zum modernen Bahnunternehmen haben die Mitarbeitenden. Gerade in Zeiten des Wandels sind sie besonders gefordert. Wenn wie 2013 noch Faktoren wie die beiden Kollisionen in Neuhausen und Granges-Marnand oder die

## Auch als Arbeitgeberin leistet die SBB einen Beitrag zu flexiblen Lebens- und Arbeitsformen.

öffentlichen Diskussionen über nicht hinreichend durchdachte Kulanzregeln hinzukommen, ist das für die Mitarbeitenden zusätzlich belastend. Trotzdem ist die Personalmotivation im vergangenen Jahr um einen Punkt auf 73 Punkte gestiegen. Die Werte liegen ähnlich wie 2012 über dem langjährigen Schnitt.

Das Konzernziel «Personalfrieden» haben wir zum Konzernziel «Personalmotivation» weiterentwickelt. Denn die Motivation der Mitarbeitenden ist für die Leistungen gegenüber den Kundinnen und Kunden entscheidend. Ergänzt haben wir das Ziel mit den Bereichen «Engagement und Verbundenheit» sowie dem «eigenen Beitrag zur Erreichung der Konzernziele». Die Personalfriedenheit ist nach wie vor von zentraler Bedeutung, wird bei der Personallumfrage auch weiterhin gemessen und bleibt Bestandteil des Konzernziels «Personalmotivation».

Für Studierende und ausgebildete Berufsleute (Professionals) gehört die SBB zu den attraktivsten Arbeitgeberinnen der Schweiz. Angehende Ingenieurinnen und Ingenieure sehen die SBB gemäss Top-100-Ranking des Beratungsunternehmens Universum als drittattraktivste Arbeitgeberin. Im Bereich IT belegt die SBB hier den 8. Platz. Gleich drei Top-Ten-Plätze brachte die Universum-Umfrage bei den Professionals: Platz 2 für Ingenieure, Platz 6 für IT-Fachleute, Platz 9 im Bereich Business. Im Vergleich zum Vorjahr hat die SBB die grössten Fortschritte bei den Studierenden in den Fachrichtungen IT (Verbesserung um zehn Plätze) und Wirtschaftswissenschaften (Steigerung um sieben Plätze) erzielt. Bei den Professionals konnte sich die SBB im Ranking vor allem bei den Naturwissenschaft-



ten um sieben Plätze sowie beim Ingenieurwesen und bei der IT um jeweils vier Plätze verbessern.

Auch als Arbeitgeberin leistet die SBB einen Beitrag zu flexiblen Lebens- und Arbeitsformen. Der neue SBB Hauptsitz in Bern Wankdorf, der Mitte 2014 bezogen werden wird, schafft mit seinem sogenannten Multispace-Konzept neue und flexible Arbeitswelten. Mitarbeitende rücken näher zusammen, können direkter über Hierarchie- und Bereichsgrenzen hinweg

---

## Investitionen sind noch stärker auf Kundennutzen und Ertragskraft zu fokussieren.

---

kommunizieren und gewinnen dank Telearbeit Flexibilität in der Gestaltung ihres Arbeitsalltags. Dieses Konzept kommt auch in den neuen SBB Bürogebäuden in Zürich Altstetten und Olten zur Anwendung. An den drei neuen Standorten werden insgesamt 3300 Mitarbeitende in einer modernen Arbeitsumgebung tätig sein. Hinzu kommen die rund 1000 Mitarbeitenden am Hauptsitz von SBB Personenverkehr im Berner Wylerpark, die bereits seit 2008 nach dem Multispace-Konzept arbeiten.

Und mit dem Projekt «Mitarbeitende verbinden» werden wir alle unsere Mitarbeitenden bis Ende 2015 mit Smartphones oder Mini-Tablet-Computern ausrüsten. So können wir die Mitarbeitenden untereinander und mit der Aussenwelt verbinden und schrittweise auch in der SBB die Möglichkeiten der mobilen Kommunikation nutzen. Erste Einsatzgebiete sollen Sicherheits- und Qualitätsmanagement, häufig benötigte Dokumente und schneller Informationsaustausch sein. Damit will die SBB einerseits den digitalen Graben schliessen zwischen Kunden und Mitarbeitenden sowie unter Mitarbeitenden, andererseits persönliche Information erleichtern und damit verbundene Effizienzsteigerungen nutzen.

### Handlungsspielraum für attraktive Investitionen.

Trotz des Abbaus der vergangenen Jahre ist der Schuldenstand der SBB zu hoch. Wir wollen die verzinsliche Nettoverschuldung reduzieren, nicht zuletzt, um mehr Handlungsspielraum für attraktive Investitionen für unsere Kundinnen und Kunden zu erhalten. Auch in Zukunft werden wir bedeutende Investitionen tätigen und uns dafür teilweise verschulden müssen. Zur wei-

teren Stabilisierung der Verschuldung ist es deshalb unerlässlich, die Investitionen noch stärker auf Kundennutzen und Ertragskraft zu fokussieren. Die laufenden Effizienz- und Produktivitätssteigerungen unterstützen uns dabei, diese Ziele zu erreichen.

### FABI: Weichen für die Bahn von morgen gestellt.

Im Februar 2014 haben die Stimmberechtigten deutlich Ja gesagt zu FABI, der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur. Der Netzaudit 2009, der einen zusätzlichen Finanzbedarf von jährlich bis zu CHF 850 Mio. ausgewiesen hatte, und die Kalkulation der Folgekosten grosser Bauwerke, welche in den nächsten Jahren fertiggestellt werden, fielen mit der politischen Debatte und den Gesetzgebungsarbeiten für einen nachhaltig finanzierten Öffentlichen Verkehr zusammen. Dieser erhält dank FABI heute und für die kommenden Generationen eine starke und sichere Basis.

Namentlich der Unterhalt des immer stärker beanspruchten Bahnnetzes ist mit FABI gewährleistet. Der neu geschaffene Bahninfrastrukturfonds stellt sicher, dass auch Folgekosten neuer Investitionen finanziert werden können. Von FABI werden unsere Kundinnen und Kunden in den kommenden Jahren profitieren. Ein erster Ausbauschnitt bis 2025 sieht Projekte in einem Umfang von CHF 6,4 Mrd. vor. Bis voraussichtlich 2018 wird der zweite Ausbauschnitt dem Parlament vorgelegt. Dieser umfasst voraussichtlich Engpassbehebungen zwischen Aarau, Zürich und Winterthur sowie Luzern, Zug und Thalwil.

### Betriebswirtschaftlich geführtes Bahnunternehmen.

Auf dem Weg zum modernen Bahnunternehmen ist die betriebswirtschaftliche Führung zentral, wie sie im SBB Gesetz verankert ist. Das bedeutet, mit betriebswirtschaftlichen Methoden und unternehmerischem Denken Transparenz zu schaffen, um die anstehenden Herausforderungen zu bewältigen und unsere Produktivität zu steigern. Die finanzielle Steuerung des Konzerns ist heute deutlich verbessert. Wichtige Sanierungen sind auf Kurs, etwa bei der Pensionskasse oder beim Güterverkehr. Der Bahnbetrieb erzielt Gewinne – der Personenverkehr seit zehn Jahren, wobei er nun massiv unter Druck gekommen ist, und jetzt auch der Güterverkehr. So kann die SBB in weitere Verbesserungen für unsere Kundinnen und Kunden investieren. Betriebswirtschaftliche Führung heisst für uns aber auch, mit den Verkehrseinnahmen und öffentlichen Mitteln sorgfältig umzugehen und die grösstmögliche Leistung für die Kunden zu erarbeiten.

Um die Erfolgsgeschichte des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz fortsetzen zu können, ist die SBB auf verlässliche Rahmenbedingungen und genügend Mittel angewiesen. Angesichts der jährlichen Beiträge der öffentlichen Hand wird die SBB wenig als Unternehmen wahrgenommen, namentlich wenn es um die Frage geht, ob und wie viel Gewinn sie erzielen darf. Gewinne der SBB sind aber nicht Selbstzweck: Wir sind in der glücklichen Situation, dass der Eigentümer jeden erwirtschafteten Franken im System lässt und als Dividende von uns einzig einen Betrag an die Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes verlangt.

Unsere Kundinnen und Kunden erhalten den Gewinn in Form von neuem Rollmaterial, besseren Zugverbindungen oder modernen Bahnhöfen zurück. Dieser ermöglicht es, dass sich die SBB unternehmerisch weiterentwickelt, Investitionen in verbesserte Vertriebssysteme oder in moderne Fahrzeugflotten tätigt, Innovationen für Kunden fördert, ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessert, die Verschuldung stabilisiert und sich an der Sanierung der Pensionskasse beteiligen kann. Jeder verdiente Franken wird wieder ins Bahnsystem investiert. Ohne Gewinnmöglichkeiten würde die SBB in ihrer zukünftigen Leistungsfähigkeit beeinträchtigt, beispielsweise im Hinblick auf eine mögliche zukünftige Öffnung der Märkte im internationalen Personenverkehr. Zwingend braucht die SBB mehr Konsistenz bei den Zielvorgaben des Bundes. Wir finden uns im Dilemma,

—  
**Jeder verdiente Franken wird wieder ins Bahnsystem investiert. Ohne Gewinnmöglichkeiten würde die SBB in ihrer zukünftigen Leistungsfähigkeit beeinträchtigt.**  
 —

dass der Bund als Eigentümer der SBB ein Gewinnziel vorgibt, dieses aber nicht von allen politischen Anspruchsgruppen (z. B. dem Preisüberwacher) uneingeschränkt anerkannt wird. Verlässliche Rahmenbedingungen sind insbesondere auch beim Regionalen Personenverkehr zentral. Hier ist davon auszugehen, dass das bestellte Angebot auch in Zukunft die bei Bund und Kantonen vorhandenen Mittel übersteigen wird. Nötig sind deshalb die Sicherstellung der Finanzierung und ein verbindliches Bestellverfahren.

Eine politische Klärung wünschen wir bei der Frage der Kostendeckung im Bahnverkehr. Heute tragen die Reisenden über die Billettpreise rund die Hälfte der Gesamtkosten. Die andere Hälfte übernimmt die öffentliche Hand, d. h. der Steuerzahler. Aus unserer Sicht braucht es konkrete Zielvorgaben zum Anteil der Nutzerfinanzierung. Nur so kann vermieden werden, dass weder Kundinnen und Kunden von Preissteigerungen noch Bund und Kantone erneut von ungedeckten Kosten überrascht werden. Diese Frage ist insbesondere im Kontext der weiteren Planungsschritte zu FABI sowie der Optimierung des Bestellprozesses beim Regionalverkehr wichtig.

Verlässliche Rahmenbedingungen sind nicht zuletzt in der Umsetzung der FABI-Gesetzgebung und im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2017–2020 notwendig. In der FABI-Gesetzgebung wird verbindlich festzuhalten sein, welche Rolle, Aufgaben und Verantwortung die SBB für das Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs ausübt. Das betrifft zum einen die Planung und Leistungserstellung für die nächsten Ausbauschritte. Es wird aber auch darum gehen, unsere Rolle beispielsweise bei der Entwicklung von abgestimmten Lösungen für Preissysteme, Sortiment und Vertrieb sowie bei einer modernen Kundeninformation zu klären.

Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes, das 2014 im Parlament beraten wird, hat der Bundesrat die Voraussetzung geschaffen, dass der Güterverkehr nachhaltig auf die Stärken der Bahn ausgerichtet werden kann. SBB Cargo wird ihre Angebote in unternehmerischer Verantwortung mit den Kunden entwickeln und auch gezielt den weiterhin wichtigen Wagenladungsverkehr anbieten. Wir konzentrieren uns vermehrt auf den zukunftssträchtigen kombinierten Güterverkehr, also die Kombination von Strasse und Schiene mit Containern und den Ausbau von Terminalstandorten. Und im alpenquerenden Verkehr hat das Parlament dem durchgehenden Ausbau der Schienentransitachsen auf eine Eckhöhe von vier Metern zugestimmt. Für SBB Cargo wird es aus unternehmerischer Sicht darum gehen, die Marktchancen zu nutzen und das positive Ergebnis des Geschäftsjahres 2013 zu konsolidieren.

### **Stärken der integrierten Bahn.**

Mit dem vierten Eisenbahnpaket möchte die Europäische Kommission die nationalen Personenverkehrsmärkte öffnen und freien Zugang zum gesamten Netz ermöglichen. Sie will zudem Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen weitgehend bis vollständig trennen. Die Reformvorschläge sind in Europa nicht unumstritten und haben zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen europäischen Bahnbetreibern, den Mitgliedsländern

und der EU-Kommission geführt. In Ländern wie Frankreich oder der Niederlande etwa sind Überlegungen im Gange, wie die negativen Folgen der Desintegration ihrer Staatsbahnen SNCF und NS behoben werden können. Obwohl die Schweiz

---

### Eine politische Klärung wünschen wir bei der Frage der Kosten- deckung im Bahnverkehr.

---

nicht EU-Mitglied ist, soll aufgrund des Landverkehrsabkommens langfristig ein vergleichbarer Rechtsrahmen wie in der EU geschaffen werden. In diesem Zusammenhang hat 2013 eine Expertengruppe an das UVEK den Bericht «Organisation Bahninfrastruktur (OBI)» eingereicht. Namentlich unterstreicht der Bericht das integrierte Bahnmodell als Erfolgsfaktor für die

Schweiz. Die SBB nimmt die Bestätigung der Experten positiv zur Kenntnis, dass in der Schweiz der Zugang zur Schieneninfrastruktur diskriminierungsfrei ist. Die SBB unterstützt den Vorschlag der Experten nach einer starken und effizienten Regulierungsbehörde, welche die Diskriminierungsfreiheit für alle Bahnen sicherstellt. Der Empfehlung der Experten hingegen, die SBB in eine Holdingstruktur zu reorganisieren, steht sie sehr skeptisch gegenüber. Einerseits besteht keine direkte europarechtliche Verpflichtung, andererseits ist eine derartige Reorganisation mit erheblichem zusätzlichem Organisations- und Führungsaufwand verbunden, der zulasten der Kundenorientierung und des effizienten Einsatzes von öffentlichen Mitteln geht.

Die Konsequenzen der Annahme der Masseneinwanderungsinitiative müssen insbesondere auch hinsichtlich der Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs und der Kooperation, des Einbezugs bei der europäischen Weiterentwicklung von Richtlinien (beispielsweise Interoperabilität) sowie der Beteiligung an EU-Fördergeldern im Eisenbahnbereich geprüft werden. Zudem ist die SBB als Unternehmen, das annähernd 4000 ausländische Mitarbeitende aus 88 Nationen

## Mit der SBB nachhaltig unterwegs.

Die SBB verpflichtet sich zu umfassender Nachhaltigkeit – ökologisch, wirtschaftlich und sozial. Bereits 2010 hat die SBB eine Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet, die den respektvollen Umgang des Unternehmens mit Umwelt und Gesellschaft unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Faktoren strategisch verankerte. Im gleichen Jahr wurde die ökologische Nachhaltigkeit als eines von neun strategischen Konzernzielen definiert. 2013 hat die SBB ihre Nachhaltigkeitsstrategie weiterentwickelt: Sie analysierte die umfassenden Nachhaltigkeitsleistungen der SBB, ergänzte bestehende Programme und bündelte sie zu strategischen Stossrichtungen.

Dies mit dem Ziel, für die Kundinnen und Kunden die erste Wahl für nachhaltige Mobilitätslösungen zu werden und damit einen Beitrag zur Kundenzufriedenheit zu leisten. Die fünf strategischen Stossrichtungen richten sich entlang der Wertschöpfungskette aus. Dabei will die SBB Güter und Dienstleistungen verantwortungsvoll beschaffen, ihren Umweltvorteil gegenüber der Strasse sichern, eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein, ihre Dienstleistungen für alle sicher und zugänglich machen und die Nutzung ihrer Produkte so nachhaltig wie möglich gestalten. Sie fördert die Kreislaufwirtschaft, geht ressourcenschonend mit den eingesetzten Stoffen um und verwertet möglichst alle wieder.

beschäftigt – davon 92 Prozent aus EU-Ländern –, von der künftigen Entwicklung bei der grenzüberschreitenden Rekrutierung direkt betroffen. Die Grundhaltung der SBB ist klar: Wir rekrutieren mit wenigen Ausnahmen zwar nicht gezielt ausserhalb der Schweiz. Mitarbeitende, welche die Kriterien der Ausschreibung erfüllen, sind uns willkommen, unabhängig davon, ob sie aus dem In- oder Ausland stammen. Wir schätzen unsere ausländischen Mitarbeitenden sehr, denn auch sie leisten einen wertvollen Beitrag für unsere Kundinnen und Kunden.

Seit der Bahnreform 1 hat sich die Bahnwelt gewandelt. So wurde beispielsweise neu die Institution einer Trassenvergabe geschaffen; die Anforderungen an Aufsicht, Rollmaterialzulassungen oder Wettbewerbsaufsicht im Güterverkehr haben deutlich zugenommen. Auch wurden die Kompetenzen der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr erweitert. Die Expertengruppe OBI hat Handlungsbedarf bei der Fokussierung und Abgrenzung der verschiedenen Rollen des Bundes im Eisenbahnwesen identifiziert.

Hier ist es angezeigt, die Rollen und Kompetenzen beim Bund als Eigentümer, Besteller, Regulator und Aufsichtsbehörde sauber zu definieren, um so Aufgabenüberschneidungen zu vermeiden, Erwartungen zu klären und Interessenkonflikte nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Aufgaben und Verantwortung der SBB für das Gesamtsystem sollen verbindlich festgehalten werden. Dies gilt auch im Rahmen der FABI-Ausführungsbestimmungen, namentlich bei der Planung und Leistungserstellung für die nächsten Ausbauschritte, der Entwicklung

---

Im Mittelpunkt stehen unsere Kunden und gezielte Innovationen für sie.

---

abgestimmter Preis-, Sortiments-, Marketing-, Vertriebs- und Abrechnungslösungen sowie einer modernen Kundeninformation. Dabei wird jeweils zu beurteilen sein, ob im konkreten Fall eine Selbstorganisation der Branche oder ein staatlicher Auftrag der richtige Weg ist. In vielen Fällen werden Branchenlösungen ermöglichen, die Tradition der Zusammenarbeit unter Verkehrsunternehmen als Erfolgsfaktor für den schweizerischen Öffentlichen Verkehr fortzusetzen.

### Weichen sind gestellt – für 2016 und darüber hinaus.

Im Sommer 2016 wird die Schweiz weit über die Landesgrenzen hinaus Schlagzeilen machen. Dann geht der Gotthardbasistunnel in Betrieb – der längste Eisenbahntunnel der Welt, ein Meisterwerk der Ingenieurskunst und der Bautechnik. Er und

---

Unsere Kunden sollen sich von uns verstanden fühlen, sich über unsere Aufmerksamkeit freuen sowie sichere, saubere und pünktliche Leistungen einfach und zu einem fairen Preis erhalten.

---

ab 2019 der Ceneri-Basistunnel bringen der Nord-Süd-Verbindung eine neue Dynamik. Sie unterstützen die Verlagerungsziele des Bundes für den Güterverkehr und verkürzen für Reisende die Fahrzeit von Zürich nach Mailand auf unter drei Stunden.

Bis 2016 stellt die SBB als moderne Eisenbahn weitere Weichen für die Fahrt in den Mobilitätsmarkt von morgen. Im Mittelpunkt stehen dabei unsere Kunden und gezielte Innovation für sie. Gerade als grösstes Mobilitätsunternehmen wollen wir die Bahn kundenfreundlicher und einfacher machen. 2013 haben wir uns einem neuen Leitbild verpflichtet, das Kundenzufriedenheit ins Zentrum stellt. Wir haben im vergangenen Jahr damit begonnen, diesen Fokus im Unternehmen zu verankern. Bis 2016 wollen wir zu den Top-Unternehmen der Schweiz bei der Kundenzufriedenheit gehören. Unsere Kunden sollen sich von uns verstanden fühlen, sich über unsere Aufmerksamkeit ihnen gegenüber freuen sowie sichere, saubere und pünktliche Leistungen einfach und zu einem fairen Preis erhalten.

Auf diesem Weg stehen Meilensteine an. Der Regional- und Fernverkehr baut das Angebot weiter aus, beispielsweise mit neuen Doppelstockzügen oder der grenzüberschreitenden S-Bahn zwischen Genf und Annemasse (CEVA). Die Bahnhöfe entwickeln sich weiter zu modernen Dienstleistungszentren. Neue Angebote und Dienstleistungen unterstützen die Kunden auf der ganzen Reisekette. Schon heute ist die SBB App mit jährlich über 4 Mio. Downloads die beliebteste App in der Schweiz. Der ÖV-Navigator, der dieses Jahr lanciert wird, weist

Kunden via Smartphone den Weg zum Anschlusszug, zum Tram oder zu einer Boutique. Die Zürcher Europaallee ist zum grossen Teil fertiggestellt, weitere grosse Immobilienprojekte wie der Basler Südpark oder La Praille in Genf werden aufgegleist. Bei der Entwicklung von Arealen ist stets eine Gesamtperspektive zu verfolgen, wie im Raum Basel im vergangenen Jahr erstmals unter Beweis gestellt. Bahnangebot, Bahnanlagen und Bahnareale werden für die Bevölkerung einer Region als Gesamtheit nachhaltig aufgewertet und entwickelt – und damit wird nicht zuletzt auch der Umweltvorteil der Bahn für eine ganze Region ausgespielt. Den Ansatz der Gesamtperspektiven verfolgen wir auch bei der Ausbauplanung beispielsweise im Raum Bern, in der Zentralschweiz und am Arc Lémanique.

Das Jahr 2013 war für die SBB ein herausforderndes Jahr. Umso mehr hat uns gefreut, dass wir immer mehr Kundinnen und Kunden befördern, wir also auch in bewegten Zeiten auf ihr Vertrauen bauen dürfen. Dafür sprechen wir ihnen unseren grossen Dank aus. Wir setzen alles daran, diesem Vertrauen gerecht zu werden, z. B. auch im Umgang mit ihren Daten.

Gleichzeitig bitten wir um Nachsicht, wenn auch mal ein Missgeschick passiert. Mit insgesamt fünf Millionen Kundinnen und Kunden, täglich mehr als einer Million Passagieren auf dem am intensivsten genutzten Schienennetz der Welt, lässt sich das leider nie ganz vermeiden. Doch wir wollen unsere Kundinnen und Kunden und ihre sich wandelnden Bedürfnisse immer besser verstehen, wir wollen aus jedem Fehler lernen und für unsere Kunden jeden Tag noch ein wenig besser werden.

Dankbar sind wir auch für die Unterstützung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Das deutliche Ja zu FABI bestärkt uns auf unserem Weg in das Mobilitätssystem der Zukunft. Wir danken auch dem Bund und den Kantonen für ihre Bestellungen und die umfangreichen finanziellen Mittel, ohne die ein derartiges Angebot nicht erbracht werden könnte, sowie Bundesrat und Parlament für ihre weitsichtige Verkehrspolitik, die uns den nötigen Rückhalt gibt. Unser besonderer Dank schliesslich gilt unseren rund 31 000 Mitarbeitenden, welche mit grossem Einsatz und viel Fachwissen Spitzenleistungen für unsere Kundinnen und Kunden erbringen, 24 Stunden pro Tag, 7 Tage pro Woche, 365 Tage pro Jahr.



Dr. Ulrich Gygi  
Präsident des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer  
CEO SBB AG

## Die neun Konzernziele.

Neun Konzernziele messen den Konzernernfolg und machen unsere Leistung transparent und messbar. Die Balance von finanziellen und nicht finanziellen Zielen garantiert, dass das Unternehmen ausgewogen geführt und gesteuert wird. Wir messen die Zielerreichung laufend und richten unsere unternehmerische Tätigkeit nach ihr aus.



### Kundenzufriedenheit.

- > **Ziel:** Mit diesem Ziel messen wir, ob und wie wir die Kundenerwartungen erfüllt haben. Dabei geht es um alle Kundinnen und Kunden: Reisende, Güterkunden, Bahnhofbenützer, Besteller von Trassen- und Regionalverkehrsleistungen.
- > **Ziel:** Mit diesem Ziel messen wir, ob und wie wir die Kundenerwartungen erfüllt haben.
- > **Ergebnis:** Die hohen Werte der Vorjahre konnten nicht erreicht werden. Zwischenfälle auf dem Schienennetz sowie Betriebsstörungen beeinflussten die Zufriedenheit in Bezug auf Pünktlichkeit und Sicherheit negativ. Tiefer bewertet als im Vorjahr wurde auch die Kundeninformation. Massnahmen zur Steigerung der Kundenfreundlichkeit wie etwa das Perronbillet oder sinnvollere Kulanzregeln wirkten sich positiv auf die Kundenzufriedenheit aus.
- > **Ambition:** Nur wenn unsere Kundinnen und Kunden mit unseren Leistungen zufrieden sind, sind es auch wir. Bis 2016 wollen wir deshalb zu den Top-Unternehmen der Schweiz bei der Kundenzufriedenheit gehören.



### Konzernimage.

- > **Ziel:** Wenn die SBB ein positives Image aufweist, steigt auch die Unterstützung von Politik und Bevölkerung für unser Unternehmen. Das Image «pünktlich, zuverlässig, komfortabel» ist ein Erfolgsfaktor für die SBB.
- > **Ergebnis:** Das bewegte Jahr 2013 hat sich negativ auf das Konzernimage ausgewirkt. Der Unfall in Granges-Marnand, Betriebsstörungen im Grossraum Zürich oder die Kritik an der Kulanz haben vor allem in den ersten drei Quartalen auf das Image gedrückt. Im vierten Quartal konnte hingegen eine Stabilisierung erreicht werden.
- > **Ambition:** Kaum ein Unternehmen steht so stark im Fokus von Öffentlichkeit und Politik wie die SBB. Ein gutes Konzernimage ist von entscheidender Bedeutung, um langfristig Vertrauen und Loyalität aufzubauen und zu halten.



### Personalfriedenheit und -motivation.

- > **Ziel:** Unsere rund 31 000 Mitarbeitenden sind die Basis für den unternehmerischen Erfolg der SBB. Zufriedene, motivierte Mitarbeitende bestimmen die Qualität der Produkte und Dienstleistungen.
- > **Ergebnis:** Die Zufriedenheit der Mitarbeitenden ist insgesamt stabil geblieben. Dies, obwohl 2013 ein anspruchsvolles Jahr war. Die Personalfriedenheit ging leicht auf 61 Punkte (von 100) zurück (-1 Punkt). Auf der anderen Seite stieg die Motivation um 1 Punkt auf 73 Punkte.
- > **Ambition:** Das Konzernziel «Personalfriedenheit» haben wir zum Konzernziel «Personalmotivation» weiterentwickelt. Denn die Motivation ist für die Leistungen gegenüber Kundinnen und Kunden entscheidend. Bis 2016 will die SBB zu den Top-Unternehmen in der Schweiz bei der Kundenzufriedenheit gehören.



### Kundenpünktlichkeit.

> **Ziel:** Pünktlichkeit ist eine wichtige Basisleistung der SBB. Wir messen die Pünktlichkeit so, wie sie unsere Kunden erleben – pünktlich oder mit weniger als drei Minuten Verspätung am Ziel, unter Berücksichtigung der Anschlüsse.

> **Ergebnis:** Die Kundenpünktlichkeit hat nach dem Rekordwert von 2012 etwas abgenommen: 87,5 Prozent aller Reisenden sind 2013 pünktlich an ihr Ziel gekommen. 97,3 Prozent haben ihren Anschlusszug erreicht; das ist das zweitbeste Ergebnis seit Beginn der Messungen. Dies trotz laufender Grossbaustellen und uneingeschränkter Angebots für unsere Kundinnen und Kunden.

> **Ambition:** Unsere Kundinnen und Kunden erwarten mit Recht, dass unsere Züge pünktlich verkehren. Deshalb unternimmt die SBB alles, um die Pünktlichkeit weiterhin auf hohem Niveau zu halten. Im internationalen Vergleich sind wir bei der Pünktlichkeit führend.



### Sicherheit.

> **Ziel:** Sicherheit ist ein zentrales Konzernziel und eine elementare Geschäftsgrundlage der SBB. Wir befördern Reisende und Güter sicher an ihr Ziel.

> **Ergebnis:** Das hohe Niveau konnte gegenüber dem Vorjahr nicht gehalten werden. Dafür verantwortlich sind die Kollisionen von Regionalzügen in Neuhausen (ZH) und Granges-Marnand (VD) sowie eine untypische Häufung von Zwischenfällen auf dem Schienennetz Anfang 2013. Der Unfall in Granges-Marnand war zudem der erste Zusammenstoss mit einem Todesopfer seit zehn Jahren.

> **Ambition:** Eine ausgeprägte Sicherheitskultur ist von grösster Bedeutung. Diese Kultur wollen wir stetig weiterentwickeln. Jeder Vorfall wird gründlich untersucht. Wo notwendig, ziehen wir Konsequenzen. Nach den Unfällen in Neuhausen und Granges-Marnand haben wir eine Reihe von Massnahmen eingeleitet, um die Sicherheit weiter zu erhöhen.



### Jahresergebnis.

> **Ziel:** Die SBB braucht ein positives Konzernergebnis, um für ihre Kundinnen und Kunden auch in Zukunft qualitativ hochstehende Leistungen zu erbringen.

> **Ergebnis:** Das Konzernergebnis ist mit CHF 238,2 Mio. gegenüber dem Vorjahr (CHF 422,5 Mio.) zurückgegangen. Dafür verantwortlich waren vor allem höhere Trassenpreise und höherer Aufwand für den Unterhalt des Schienennetzes.

> **Ambition:** Ohne angemessenen Gewinn ist die SBB nicht zukunftsfähig. Dabei ist Gewinn nicht Selbstzweck, sondern wird den Kundinnen und Kunden in Form von modernem Rollmaterial, leistungsfähigen Verbindungen und kundenfreundlichen Services zurückgegeben. Jeder Franken fliesst zurück ins System des Öffentlichen Verkehrs.





### Free Cash Flow.

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

> **Ergebnis:** 2013 ist ein negativer Free Cash Flow von CHF –652,9 Mio. erzielt worden (2012: CHF 905,8 Mio.). Die weiterhin hohe Verschuldung beschränkt den Spielraum für lohnende Investitionen.

> **Ambition:** Der Free Cash Flow der SBB ist mit Ausnahmen seit mehreren Jahren negativ. Die SBB will deshalb mehr Einnahmen generieren und die betrieblichen Kosten senken. Bei Leistungen für den Service public gilt es, transparent auf Kostenfolgen hinzuweisen und ungedeckte Kosten einzufordern.



### Marktanteil.

> **Ziel:** Eine starke Marktposition sichert die nachhaltige Entwicklung der SBB und damit die rund 31 000 Arbeitsplätze des Unternehmens.

> **Ergebnis:** Im Personenverkehr war die Nachfrage im vergangenen Geschäftsjahr insgesamt leicht steigend. Das Gleiche gilt für SBB Cargo – nicht zuletzt auch dank der Akquise eines Grossauftrags von DB Schenker. Im Immobilienmarkt hat die SBB ihre Position weiter gestärkt.

> **Ambition:** Als führendes Transportunternehmen der Schweiz streben wir eine starke Position in allen unseren Märkten an: Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur und Immobilien. Im Öffentlichen Verkehr der Schweiz sind wir marktführend.



### Ökologische Nachhaltigkeit.

> **Ziel:** Die SBB will ihren Umweltvorsprung auch in Zukunft halten. Dazu gehören hohe Ziele zu CO<sub>2</sub>-Emissionen und Energieverbrauch.

> **Ergebnis:** Die SBB hat 2013 mehr Energie eingespart als im Vorjahr. Eine erhöhte Betriebsleistung sowie Baustellen und Unterhaltsarbeiten haben die CO<sub>2</sub>-Emissionen ansteigen lassen. Das gute Ergebnis des Vorjahres konnte deshalb nicht gehalten werden.

> **Ambition:** Die Eisenbahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Dies gilt namentlich für den Verbrauch von Energie und Ressourcen. Diesen Umweltvorteil wollen wir weiter ausbauen. 2013 ist es aufgrund eines ausserordentlich wasserreichen Jahres erstmals gelungen, den Strombedarf der SBB zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien zu decken.

# Personenverkehr. Mehr Fahrgäste, tieferes Ergebnis.

Erneut haben 2013 mehr Kundinnen und Kunden vom weiter gestiegenen Angebot des Personenverkehrs profitiert. Jeden Tag reisten über eine Million Fahrgäste mit der SBB, das sind 3,7 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Das Sparten-ergebnis konnte mit dieser positiven Entwicklung nicht mithalten: Gegenüber 2012 verminderte es sich auf CHF 96,1 Mio. (–64 Prozent). Höhere Erträge konnten die steigenden Kosten, insbesondere erhöhte Trassenkosten, nur zum Teil kompensieren. Um auch künftig erfolgreich zu sein, will die SBB den Kundenservice ausbauen – und zugleich weiterhin die Grundanforderung erfüllen, dass ihre Züge sicher, pünktlich und sauber unterwegs sind.

Täglich reisten 2013 mehr als eine Million Passagiere mit der SBB (+3,7 Prozent). Die Anzahl Personenkilometer legte um 1,3 Prozent auf 17,8 Mrd. Kilometer zu. Diese erfreuliche Entwicklung bewirkte in erster Linie der Angebotsausbau in der Romandie, namentlich die Verbindungen von Lausanne nach Genf und ins Wallis. Auch die Einführung des Halbstundentaktes Zürich–Schaffhausen sowie die Einführung der neuen TGV-Lyria-Verbindung Genf–Marseille wirkten sich positiv aus. Einmal mehr zeigt sich, dass die Kundinnen und Kunden Angebotsausbauten mit erhöhter Nachfrage honorieren.

Der Freizeitverkehr hat sich nach einem leichten Rückgang im Vorjahr stabilisiert. Diese Entwicklung widerspiegelt sich auch in den Marktanteilen der Bahn am Verkehr in der Schweiz; diese lagen 2013 insgesamt bei 25,0 Prozent (2012: 24,9 Prozent). Bis 2030 rechnet die SBB mit bis zu 50 Prozent Nachfragewachstum, in städtischen Ballungsräumen mit bis zu 100 Prozent. Entsprechend plant sie den Ausbau von Angebot und Flotte.

**Mehr Erträge, aber höhere Kosten.**

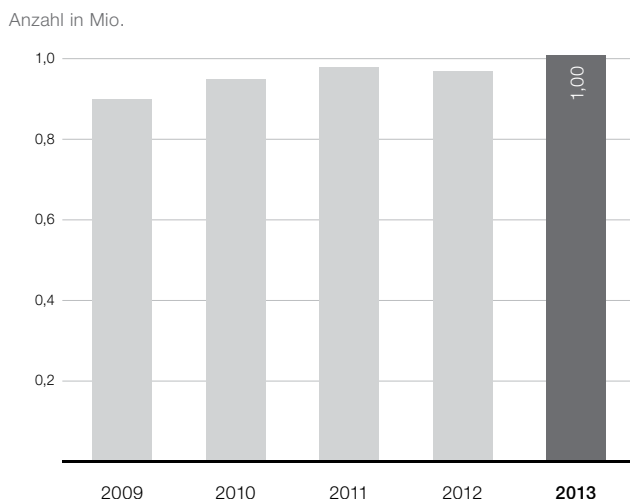
Insgesamt ging das Ergebnis des Personenverkehrs 2013 um 64 Prozent auf CHF 96,1 Mio. zurück; belastend wirkten vor allem die um CHF 163 Mio. höheren Trassenpreise. Der Angebotsaufbau, insbesondere in der Romandie und zwischen

—  
 Die Schweiz hat das am dichtesten befahrene Netz der Welt. Trotzdem entwickelt die SBB ihr Angebot laufend weiter.  
 —

Schaffhausen und Zürich, sowie die Lohnteuering führten 2013 zu weiteren Mehrkosten. Die SBB hat Massnahmen ergriffen, um Gegensteuer zu geben: So wurden 2013 die Gemeinkosten stabilisiert und zusätzliche Verkaufsförderungsaktionen veranstaltet.

Die Tarifmassnahmen von 5,2 Prozent im Dezember 2012 haben zu Mehrerträgen von rund CHF 129 Mio. geführt, zudem hat die SBB die Effizienz um CHF 26 Mio. gesteigert. Dies hat die steigenden Kosten abgefedert, aber nicht vollständig kompensiert. Ende 2013 hat die Branche auf Tarifmassnahmen verzichtet. Der Personenverkehr muss Erträge generieren können,

**Passagiere pro Tag.**



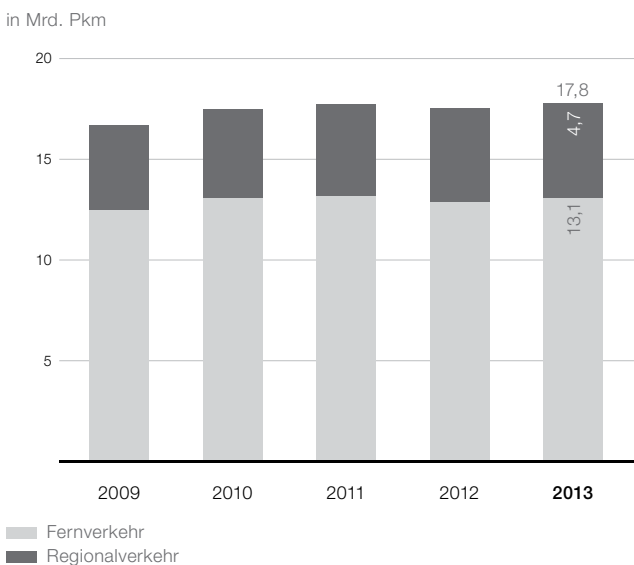
den, die wieder in das Bahnsystem zurückfliessen können – vor diesem Hintergrund ist das tiefere Ergebnis kein gutes Signal. Die notwendigen Milliardeninvestitionen für neue und modernere Züge zum Beispiel muss der Fernverkehr aus dem Geschäft heraus erwirtschaften.

**Angebot weiter verbessert.**

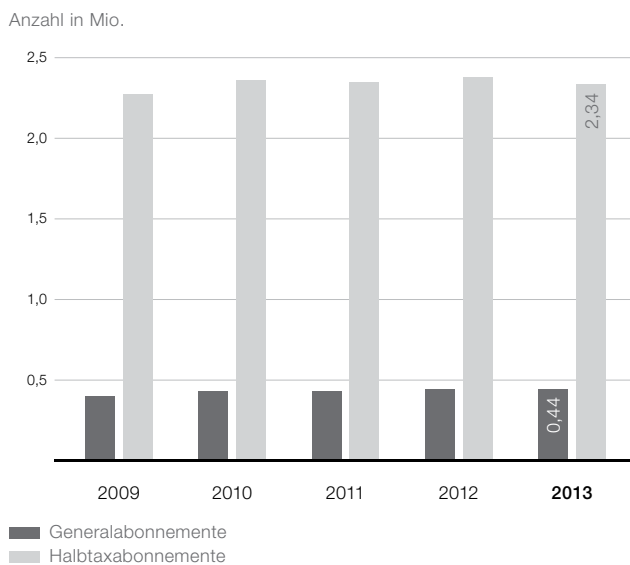
Die Schweiz hat das am dichtesten befahrene Netz der Welt. Trotzdem entwickelt die SBB ihr Angebot laufend weiter. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 bietet sie ihren Kundinnen und Kunden erneut mehr Zugverbindungen und mehr Sitzplätze an. Mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen hat die Ostschweiz fast durchgehend einen Halbstundentakt erhalten. In der Westschweiz hat die SBB das Angebot von Biel via Sonceboz nach Moutier sowie La Chaux-de-Fonds mit der Einführung eines Flügelkonzepts optimiert.

Die EuroCity-Züge von Zürich nach Mailand verkehren ab Mitte 2014, wenn die Durchmesserlinie in Zürich in Betrieb geht, pünktlicher – dank 20 Minuten mehr Fahrzeitreserven. Die Abfahrt in Zürich ist neu zur halben statt vollen Stunde, sodass die Fahrgäste künftig in Mailand rund doppelt so viel Zeit haben, um auf das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz umzusteigen. Durch eine bessere Verteilung der EuroCity- und InterCity-

Personenkilometer.



Halbtax und GA.



Verbindungen ergibt sich teilweise ein Halbstundentakt zwischen Zürich und Lugano.

Kundenfreundlicher werden – auch bei Tarifen.

Um weiterhin erfolgreich zu sein, müssen Basisfaktoren wie Sicherheit, Sauberkeit und Pünktlichkeit stimmen. Zusätzlich will die SBB noch kundenfreundlicher werden. Im vergangenen Jahr ist der Öffentliche Verkehr wegen rigiden Regeln zur Durchsetzung der Billettpflicht und teilweise intransparenten Tarifen zu Recht in die Kritik geraten. Die Erkenntnis daraus ist klar: Das Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs muss wieder einfacher und kundenfreundlicher werden. Der Austausch mit Kundinnen und Kunden, deren Verbandsvertretern und dem Zugpersonal hat im Frühjahr den Handlungsbedarf deutlich gemacht.

Als grösstes der 249 Transportunternehmen des ÖV steht die SBB dabei in einer besonderen Verantwortung. Tarife und Angebote im Öffentlichen Verkehr wurden über die Jahrzehnte laufend ausgebaut. Das ist grundsätzlich im Sinne der Kundinnen und Kunden. Allerdings wurde damit die Einfachheit des schweizerischen ÖV beeinträchtigt. Im Fernverkehr der SBB gilt seit Ende 2011 die Billettpflicht. Diese hat sich bewährt und wird von den Reisenden grundsätzlich akzeptiert; restri-

tive Kulanzregelungen haben jedoch in der Vergangenheit für Unmut gesorgt.

Die SBB hat im Juni Sofortmassnahmen ergriffen. Mit diesen ist die Zahl jener Kundinnen und Kunden, die aufgrund teigültiger Billette einen erhöhten Zuschlag bezahlen mussten, deutlich zurückgegangen. Im Juli führte die SBB zudem das sogenannte Perronbillet ein. Wer kurzfristig keine Gelegenheit hat, am Schalter, am Automat, online oder über das Smartphone ein Billett zu lösen, kann dies in den begleiteten Zügen des Fernverkehrs der SBB kurz vor Abfahrt des Zuges für einen Zuschlag von zehn Franken nachholen.

Kundenservice ausgebaut.

Gemeinsam mit den Mobilfunkanbietern verbessert die SBB die mobilen Verbindungen laufend. Damit Reisende auch innerhalb des Zuges von einem Empfang wie ausserhalb profitieren, erhalten sämtliche klimatisierten 1083 Wagen und 51 Kompositionen des Fernverkehrs Signalverstärker der neuesten Generation. Der Einbau wird Ende 2014 abgeschlossen. Steckdosen gibt es bereits in 95 Prozent aller Wagen des Fernverkehrs. Im Regionalverkehr will die SBB nachziehen; sie steht dazu im Gespräch mit Mobilfunkanbietern und den Bestellern.

An den Bahnhöfen wird das Angebot ebenfalls ausgebaut – zum Beispiel mit kostenlosem Internet. Neu können Kundinnen und Kunden auch Sitzungszimmer der SBB im Bahnhof mieten – nach Bern folgt im Frühjahr 2014 Genf. Ausserdem können Kundinnen und Kunden ihr Gepäck seit Herbst 2013 im Rahmen eines Pilotversuchs von Tür zu Tür aufgeben.

2013 hat die SBB den Umbau der beliebten Spielabteile in allen 40 Familienwagen abgeschlossen. Und auch im Cateringbereich will sie die Kundenbedürfnisse noch besser erfüllen. Neben Bewährtem setzt sie auf Neuerungen: Seit November 2013 rollt der erste Starbucks-Wagen durch die Schweiz, zudem kreiert die Kochnationalmannschaft seit 2013 Gerichte für die SBB Speisewagen. Damit ausserdem die Sauberkeit unterwegs weiter erhöht wird, hat die SBB im Herbst 2013 mit einer mobilen Reinigung in den Zügen des Fernverkehrs gestartet. Diese ergänzt die bestehenden Reinigungsmassnahmen, die heute bereits drei bis fünf Reinigungen pro Tag beinhalten.

### Stammkunden – das Rückgrat der SBB.

41 Prozent der erwachsenen Schweizer Bevölkerung besitzen ein Halbtax- oder Generalabonnement: Die SBB kann somit nach wie vor auf eine sehr grosse Anzahl Stammkundinnen und

Das Gesamtsystem des  
Öffentlichen Verkehrs muss  
wieder einfacher und  
kundenfreundlicher werden.

-kunden zählen, sie sind das Rückgrat der SBB. 2013 waren 441 892 Generalabonnemente (+0,1 Prozent) im Umlauf. Bei den Halbtaxabos stagnierten die Umlaufzahlen auf hohem Niveau von 2 335 441 Stück (-1,9 Prozent).

Weiter zugenommen hat das Volumen der Geschäftsreisen in der Schweiz mit dem Öffentlichen Verkehr – dies sowohl beim Umsatz wie auch bei der Menge verkaufter Billette. Bei den Geschäftskunden ist die Kundenzufriedenheit weiter gestiegen. Die Administrations- und Controlling-Möglichkeiten kommen bei Travelmanagern gut an. Ebenfalls beliebt ist die Applikation Mobile Business für den Bezug von Billetten über das Smart-

phone. Bereits über 5000 Schweizer Unternehmen sind Kunde auf der Online-Buchungsplattform [sbb.ch/business](http://sbb.ch/business).

### Platz in der Nebenverkehrszeit.

Die Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend zu bewältigen, kostet die SBB viel. Denn die Hauptverkehrszeit ist für die Dimensionierung des Systems bestimmend. 50 Prozent der Kosten entfallen auf 25 Prozent der Zeit. Deshalb engagiert sich die SBB für eine gleichmässigeren Auslastung. Die durchschnittliche Auslastung der Züge ist im Regionalverkehr mit 21,8 Prozent (inkl. Tochtergesellschaften) sowie im Fernverkehr mit 30,9 Prozent auf gleichem Niveau wie 2012. Sehr gut besetzt sind die Züge wie in den vergangenen Jahren besonders zwischen den grossen Zentren und zu den Pendlerzeiten am Morgen und am Abend. Im Fernverkehr fanden die Passagiere pro Tag durchschnittlich in fünf von 1588 Zügen keinen Sitzplatz.

Um die Auslastung in der Nebenverkehrszeit anzukurbeln, hat der öffentliche Verkehr unter anderem zusammen mit Schweiz Tourismus im Rahmen der Freizeitkampagne attraktive und vielfältige Angebote lanciert – darunter der Ferienpass und das Mitfahrbillett. Diese fanden bei den Kunden regen Anklang.

### Noch einfacher zum Ticket.

Die Kundinnen und Kunden nutzen die Selbstbedienungskanäle der SBB so intensiv wie noch nie: 2013 wurden 60 Millionen Billette am Automaten, online oder über das Smartphone gekauft (2012: 58 Mio.). Die Selbstbedienungsquote steigt stetig, allein in den Jahren 2011 bis 2013 von 69,1 auf 72,8 Prozent. Die SBB verbessert deshalb die Benutzerfreundlichkeit der elektronischen Verkaufskanäle weiter. Die Automatenhotline im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbunds wurde 2013 ausgeweitet. Zudem baut die SBB das Angebot an internationalen Print-at-home-Tickets laufend aus, zum Beispiel für Italien. Gleichzeitig nimmt sie neue Verkaufsanlagen in Betrieb. Der Personalbestand im Verkauf ist weitgehend konstant; die Tätigkeit verlagert sich vom Routineverkauf zunehmend zu Beratung und Betreuung.

Für die ÖV-Branche setzt die SBB im Auftrag des Direkten Verkehrs grosse Projekte um. Erstes Ergebnis ist der «Swiss Pass», eine mit einem Chip ausgerüstete Karte, die den Zugang zum Öffentlichen Verkehr der Schweiz ab der zweiten Jahreshälfte 2015 vereinfachen soll. Auf dem Chip integriert werden General- und Halbtax- sowie schrittweise auch Verbundabonnemente. Zudem erhalten Fahrgäste mit dem SwissPass Zugang zu PubliBike, SchweizMobil und verschiedenen Skigebieten. Die Grundidee ist, eine einzige Karte für möglichst viele

Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen. Beabsichtigt ist zum Beispiel auch die Integration von Mobility Carsharing. Ebenfalls im Branchenauftrag entwickelt SBB Personenverkehr eine neue Datenbank zur Ablösung der am Ende ihres Lebenszyklus stehenden Basisvertriebssysteme und plant federführend die Gestaltung der Preis- und Sortimentsentwicklung.

2013 hat die SBB zudem die beliebte SBB App erweitert: Mit 4 038 868 Downloads gehört «SBB Mobile» zu den meist verbreitetsten Apps in der Schweiz.

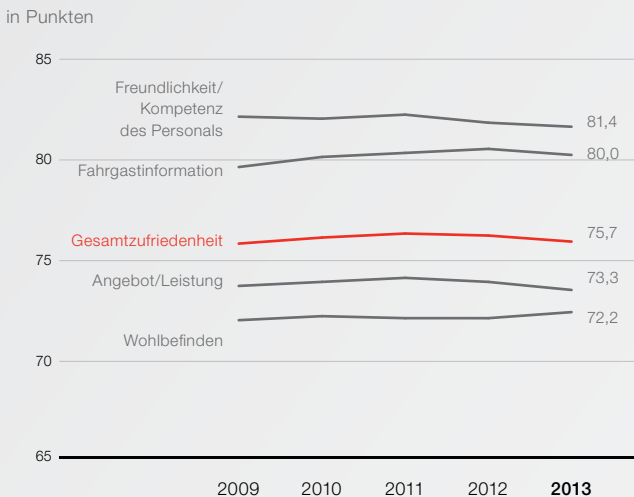
**Zufriedene Kundinnen und Kunden im Fokus.**

Zufriedene Kunden sind das höchste Gut. Die SBB lässt die Kundenzufriedenheit regelmässig über verschiedene Kanäle quantitativ und qualitativ messen. Ein Kernelement ist die monatlich durchgeführte kontinuierliche Erhebung Personenverkehr (KEP, siehe Box unten). Ihr zufolge ist die Kundenzufriedenheit insgesamt gegenüber 2012 leicht zurückgegangen. Die für die Kunden wichtigen Punkte wie Pünktlichkeit, Sitzplätze, Kundeninformation bei Störungen oder Mobilfunk-

**Sensor der Kundenzufriedenheit.**

Regelmässig und über verschiedene Kanäle nimmt die SBB ihren Kundinnen und Kunden den Puls. Kernstück der quantitativen und qualitativen Messungen ist die kontinuierliche Erhebung Personenverkehr (KEP). Mit ihr misst sie seit 1983 die Mobilität und Zufriedenheit der Schweizerinnen und Schweizer mit der Bahn. Jeden Monat befragt das Marktforschungsinstitut Link im Auftrag der SBB telefonisch fast 2000 Personen. Die Gesamtzufriedenheit der befragten Kundinnen und Kunden betrug mit einem Wert von 75,7 Punkten 0,3 Punkte weniger als im Jahr zuvor. Die einzelnen Komponenten der Zufriedenheit entwickelten sich unterschiedlich, wie die Grafik zeigt.

**Kundenzufriedenheit Personenverkehr.**



services haben für die SBB hohe Priorität; sie steht für ihr Serviceversprechen ein.

Auf einen Rekordwert sind 2013 die Kundenreaktionen gestiegen: Mit 60 300 hat sich ihre Zahl im Vergleich zu 2009 verdoppelt. Die meisten Meldungen an den Kundendienst betrafen Pünktlichkeit und Anschlüsse im Zusammenhang mit Stellwerkstörungen sowie im letzten Quartal die neue Mobil-Bonus-App. Die Reaktionen im Zusammenhang mit Billettpflicht und Tarifen liessen nach Einführung sinnvoller Kulanzregeln deutlich nach. Fachleute werten sämtliche Reaktionen systematisch aus auf der Suche nach möglichen Verbesserungen: von einfachen Reparaturen an einzelnen Fahrzeugen bis hin zu Änderungen bei Prozessabläufen und sogar Anpassungen im Fahrplan.

#### Kundenbeirat: Kunden reden mit.

Von Herbst 2012 bis Sommer 2013 hat der 27-köpfige Kundenbeirat die Themen Sicherheit und Sauberkeit, Vertrieb sowie Information, Unterstützung und persönlicher Kontakt mit den SBB Vertretern diskutiert. Die Anforderungen und Anregungen

Auf einen Rekordwert sind die Kundenreaktionen gestiegen: Ihre Zahl hat sich im Vergleich zu 2009 verdoppelt.

des Kundenbeirats flossen dabei direkt in Projekte und Massnahmen ein. Zurzeit wird zum Beispiel auf Anstoss des Kundenbeirats eine Unterwegsreinigung getestet. Zudem hat der Kundenbeirat die Anforderungen an den Kauf von elektronischen Tickets definiert. Bis Sommer 2014 liegen die Schwerpunkte bei den Themen Dienstleistungsmentalität und Zusatzdienstleistungen.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bewertete 2013 zum achten Mal die Leistungen der SBB bezüglich Pünktlichkeit, Information im Störfall und Sauberkeit. Der Bonus bei der Kundenumfrage des ZVV und der Malus bei der Kundeninformation bleiben auf gleichem Niveau wie im Vorjahr. Die Sauberkeit wurde neutral bewertet. Bei der Pünktlichkeit resultiert im Jahr 2013 der maximale Malus. Unter dem Strich resul-

tierte ein Malus von CHF 1,8 Mio. (2012: Malus CHF 0,1 Mio.). Seit Januar 2014 gibt es ein Bonus-Malus-System auch bei der Regio-S-Bahn Basel.

#### Mobilität von Tür zu Tür.

Eine enge und gut abgestimmte Verknüpfung zwischen Öffentlichem Verkehr und Individualverkehr ist für die Attraktivität der Bahn zentral. So bietet die SBB mit ihren Partnern für die erste und letzte Meile – zum Bahnhof und vom Bahnhof zum Ziel – effiziente Mobilitätsdienstleistungen an. 2013 wurden auf der ersten Meile an 15 Bahnhöfen 384 P+Rail-Parkplätze neu gebaut und 480 saniert. An zehn Bahnhöfen wurden 940 Zweiradabstellplätze (Bike+Rail) neu gebaut und 315 saniert.

Zusammen mit dem Partner «park it» konnte an 25 Bahnhöfen für P+Rail die mobile Parkticketbezahlung via Smartphone eingeführt werden. Auf der letzten Meile wurde das Bikesharing-Netz von PubliBike ausgeweitet, insgesamt umfasst das Netz 112 Stationen mit 1100 Velos und E-Bikes. In Bern konnte mit acht PubliBike-Stationen an SBB und Post-Standorten ein öffentlich zugängliches Firmennetz in Betrieb genommen werden.

#### Milliardeninvestitionen in Flotte und Instandhaltung.

Die grossen anstehenden Angebotsausbauten wie die Durchmesserlinie mit der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn oder die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels Ende 2016 erfordern zusätzliches Rollmaterial. Deshalb erneuert die SBB ihre Flotte weiter: Sie investiert in den nächsten Jahren eine runde Milliarde Franken jährlich in neue und modernisierte Züge. Im Geschäftsjahr kamen schweizweit neue Regio-Doppelstockzüge und FLIRT zum Einsatz, zudem wurde die bestehende Flotte modernisiert, so Einheitswagen IV, EuroCity- und Bpm-51-Wagen, Domino und Doppelstockpendelzüge der Zürcher S-Bahn.

Die Produktion der 59 neuen Doppelstockzüge für den Fernverkehr ist mit zwei Jahren Verspätung angelaufen. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels Ende 2016 besitzt die SBB genügend Rollmaterial. Bereits im August 2012 hat sie eine zweite Serie von acht ETR 610 bestellt. Zudem beschafft sie 29 zusätzliche Triebzüge für den Nord-Süd-Verkehr. Die Auftragsvergabe erfolgt im Mai 2014. Die neuen Triebzüge werden entsprechend dem Bedürfnis vieler Kunden Tiefeinstiege aufweisen. Bei allen Beschaffungsprojekten setzt



## Tochtergesellschaften.

### elvetino AG (100 %).

Hauptkunden der Bahngastronomietochter sind SBB, TGV Lyria, TGV SVI (Società Viaggiatori Italia) und die Zentralbahn. In einer internationalen Ausschreibung hat elvetino von TGV Lyria den Auftrag für den Service auf allen Lyria-Strecken erhalten; dazu gehört neu auch jene zwischen Genf, Marseille und Nizza. Zweites Standbein ist die Bahnhofgastronomie. In Zusammenarbeit mit dem Lizenzgeber Segafredo betreibt elvetino 14 Verkaufsstellen in Schweizer Bahnhöfen.

### SBB GmbH (100 %).

Die in Deutschland domizilierte Gesellschaft bedient die deutschen Strecken der Regio-S-Bahn Basel und den «seehas» im Bodenseegebiet. Im Dezember 2013 kam die S-Bahn Schaffhausen (Schaffhausen–Erzingen) in Betrieb. 2013 wurden 13,3 Mio. Fahrgäste befördert (+2,1 Prozent).

### Thurbo AG (90 %).

Thurbo ist der bedeutendste Anbieter im normalspurigen Regionalverkehr der Ostschweiz. Die Personenkilometer lagen mit rund 440 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres. Zentral war die Einführung der S-Bahn St. Gallen Ende 2013. Dafür wurden fristgerecht 15 neue Züge des Typs GTW 2/8 abgeliefert und die komponentenbasierte Revision sowie eine ressourcensparende Planung von Mitarbeitenden und Fahrzeugen eingeführt.

### RailAway AG (86 %).

RailAway verkauft zusammen mit über 800 Partnern im Tourismus- und Veranstaltungsbereich Freizeitleistungen in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr. 2013 wurden 1,66 Mio. Angebote verkauft. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr eine erneute Zunahme von insgesamt 78 000 Kombi-Angeboten oder +5,7 Prozent. Der Online-Anteil via [sbb.ch/freizeit](http://sbb.ch/freizeit) stieg auf über 80 000 Verkäufe.

### RegionAlps SA (70 %).

Das Walliser Regionalverkehrsunternehmen hat 2013 die Verkehrsleistung um 24 Prozent auf 68,1 Mio. Personenkilometer gesteigert. Seit Ende 2012 bietet die Bahn während der Hauptverkehrszeiten den Halbstundentakt an.

### zb Zentralbahn AG (66 %).

Mit der vollständigen Inbetriebnahme der neuen «Adler»- und «Fink»-Züge sowie umfangreichen Infrastrukturinvestitionen führte die Zentralbahn ihr Angebotskonzept 2014 erfolgreich ein. Sie gewann den Swiss-HR-Award in der Kategorie KMU und erarbeitete die neue Strategie «Zentralbahn 2020». Das Unternehmen steigerte die Verkehrserlöse gegenüber 2012 um 10 Prozent und erzielte Topwerte bei Kunden- und Bestellerzufriedenheitsumfragen.

### Swiss Travel System AG (60 %).

Die Gesellschaft, an der nebst der fünf KTU und Schweiz Tourismus beteiligt sind, vermarktet den Öffentlichen Verkehr Schweiz weltweit. Auch im dritten Betriebsjahr übertraf sie die Ertragsziele deutlich; im weltweiten Fahrausweisverkauf wurde ein weiterer Allzeitrekord erzielt. Die Basis für diesen Erfolg liegt in einer noch effizienteren Zusammenarbeit mit internationalen Distributions- und Kommunikationspartnern.

### TILO SA (50 %).

Das Gemeinschaftsunternehmen von SBB und Trenord S.r.l. betreibt die S-Bahn Tessin und deren grenzüberschreitenden Linien S10 und S30 zwischen dem Tessin und der Lombardei, mit den Endpunkten Milano Centrale und Flughafen Milano Malpensa. 2013 wurden rund 8,5 Mio. Fahrgäste befördert, 6 Prozent mehr als im Vorjahr.

### Lyria SAS (26 %).

Die Tochtergesellschaft der SBB und der französischen SNCF (74 %) hat 5,9 Mio. Passagiere transportiert (2012: 5,1 Mio.) und einen Ertrag von rund CHF 449 Mio. erwirtschaftet (2012: CHF 387 Mio.). Die seit Dezember 2012 betriebenen Verbindungen Genf–Südfrankreich und Paris–Interlaken waren ebenfalls erfolgreich. Auf der Achse Marseille wurden rund 170 000, ins Berner Oberland 13 000 Passagiere befördert.

### Rheinalp GmbH (50 %).

Die Tochtergesellschaft der SBB und der Deutschen Bahn mit Sitz in Freiburg im Breisgau ist zuständig für die gemeinsame Marktbearbeitung im grenzüberschreitenden Fernverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz. Sie will das internationale Fernverkehrsangebot auf der Schiene zwischen Deutschland und der Schweiz weiter stärken und dessen Attraktivität steigern. Schwerpunkte 2013 waren der Aufbau eines gemeinsamen Qualitätsmonitorings sowie Gründung einer zusätzlichen Betriebsstätte in der Schweiz.

die SBB die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes um.

Der Komfort und die Anzahl Sitzplätze für die Fahrgäste steigen dank der Investitionen laufend. Dabei will die SBB den Ansprüchen von Fahrgästen und Bestellern gerecht werden und den Service weiter verbessern – insbesondere für Familien mit Kindern, Geschäfts- oder auch Gruppenreisende. Das ist nicht immer einfach. Was gestern noch begeisterte – zum Beispiel Klimatisierung, Steckdosen, Kundeninformationsbildschirme, gilt heute schon als selbstverständlich.

Höhere Anforderungen von Kunden und Betrieb wie auch strengere Normen und Gesetze verstärken den Trend hin zu komplexerem Rollmaterial. Dies bedingt eine Weiterentwicklung der Instandhaltungskonzepte. Neben der Flotte investiert die SBB deshalb bis ins Jahr 2023 schweizweit rund eine Milliarde

dass alle Beteiligten – SBB, Bund, Kantone und die Fahrgäste – ihren Beitrag an die Bahn der Zukunft leisten. Parallel dazu ist es die Aufgabe der SBB, mit intelligenter Sortimentsplanung und gezielten Marketingmassnahmen die Nebenverkehrszeiten besser auszulasten und dafür zu sorgen, dass die Mobilität nicht während der Hauptverkehrszeiten weiter wächst. Eine gleichmässigerer Auslastung verringert auch den Druck auf Tarifierhöhungen.

Der Personenverkehr steigert wo immer möglich die Produktivität und konzentriert sich dabei auf die drei zentralsten Konzernziele Sicherheit, Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit. Inwiefern weitere Preissmassnahmen den Ertrag erhöhen können und wie sie sich auf das Kundenverhalten auswirken, muss zusammen mit der Politik genau analysiert werden.

—  
 Der Komfort und die Anzahl  
 Sitzplätze für die Fahrgäste  
 steigen dank der Investitionen  
 in die Flotte laufend.  
 —

Franken in bestehende oder neue, moderne Instandhaltungsanlagen, hinzu kommen mehrere hundert Millionen Franken Betriebsaufwand für die Instandhaltung. Damit die Züge noch sicherer und pünktlicher rollen, investiert die SBB zudem in die Ausrüstung der Regionalverkehrsflotte mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS.

**Leistungsfähig, produktiv und gleichmässiger ausgelastet.**

Ein klarer Kundenfokus und transparente Geschäftsprozesse sind die Voraussetzung dafür, dass Personenverkehr auch weiterhin leistungsfähig und produktiv unterwegs ist. Dies auch vor dem Hinblick der anstehenden grossen Transformationsprojekte wie der Ablösung der bisherigen Vertriebssysteme und einer neuen Instandhaltungsstrategie für Triebzüge anstatt Lok-Wagen-Kompositionen.

2013 war geprägt durch eine Mehrbelastung an Trassenkosten in der Höhe von CHF 163 Mio.; diese Belastung wird in den kommenden Jahren noch zunehmen. Es ist unausweichlich,

# Immobilien.

## Mehr Ertrag dank Angebotsausbau.

Bahnhofareale sind begehrte und hoch frequentierte urbane Lebensräume. Die SBB entwickelt Bahnhöfe konsequent als Dienstleistungszentren weiter. Für die Kundinnen und Kunden hat sie das Angebot weiter ausgebaut; zahlreiche Bahnhöfe wurden modernisiert sowie mit neuen Geschäften und Dienstleistungen ausgestattet. In diesem Umfeld hat SBB Immobilien 2013 das Segmentsergebnis vor Ausgleichszahlungen gegenüber dem Vorjahr erneut um CHF 18,9 Mio. auf CHF 211,3 Mio. gesteigert. Ein Meilenstein war die Eröffnung des WestLink Plaza in Zürich. Das Gebäude erweitert das Wohnungsangebot in Zürich Altstetten um 80 Mietwohnungen, enthält Gastronomie- und Verkaufsflächen und ist neuer Arbeitsort für 720 SBB Mitarbeitende.

Bahnhöfe – vor allem grössere und grosse – sind nicht allein Drehscheiben der Mobilitätskette, sie erfüllen auch die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden nach einem breiten Angebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten. Damit dienen sie sowohl Reisenden als auch Passanten und Anwohnern. SBB Immobilien entwickelt diese Mobilitätszentren deshalb laufend weiter. Neben dem Angebot achtet sie ebenso auf die Aufenthaltsqualität. Die Kundinnen und Kunden sollen saubere und sichere Bahnhöfe vorfinden.

Insgesamt besitzt, bewirtschaftet und entwickelt SBB Immobilien rund 3500 Gebäude, darunter über 800 Bahnhöfe und 4000 Grundstücke. Damit besitzt die SBB eines der grössten Immobilienportfolios unseres Landes. SBB Immobilien entwickelt die Bahnhöfe, Anlageobjekte sowie Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäude marktorientiert weiter und stärkt damit die Ertragskraft der SBB.

SBB Immobilien verbesserte das Segmentergebnis vor Ausgleichszahlungen auf CHF 211,3 Mio. (+9,8 Prozent). Mit dem erwirtschafteten Gewinn erbrachte Immobilien wie im Vorjahr CHF 150 Mio. Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur. Diese entlasten die öffentliche Hand und die Kundinnen und Kunden bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur. Der restliche Gewinn wird als zusätzlicher Ergebnisausgleich für die Sanierung der Pensionskasse verwendet.

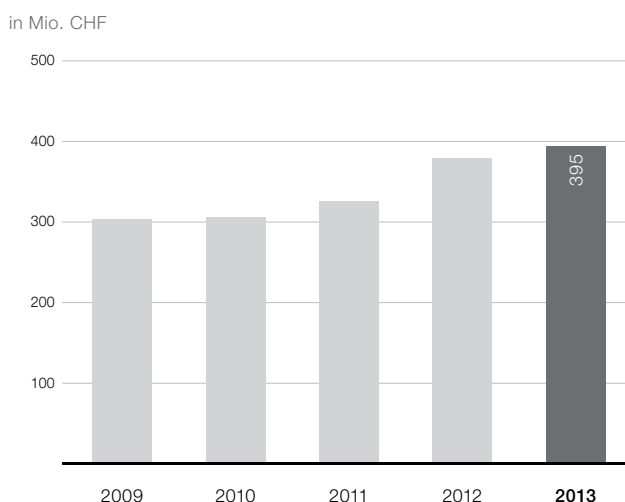
Wichtigster Ertragspfeiler waren die Mieterträge Dritter. Sie entwickelten sich positiv dank grosser Nachfrage insbesondere in den Grossbahnhöfen, stetem Angebotsausbau und solidem Dritturnsatzwachstum. Die Mieterträge von Dritten betrugen 2013 CHF 394,5 Mio. (2012: CHF 378,8 Mio.). Der Erfolg aus den Veräusserungen von Liegenschaften belief sich auf CHF 81,1 Mio. (2012: CHF 65,0 Mio.).

### Tagtäglich ein umfangreiches Angebot.

Die neun grössten Bahnhöfe sind attraktive Dienstleistungszentren in den grossen Schweizer Städten. Sie bieten ein vielfältiges Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Gastronomie, 365 Tage im Jahr bis in den späten Abend hinein. SBB Immobilien modernisiert die Grossbahnhöfe fortlaufend – stets mit Fokus auf die sich verändernden Kundenbedürfnisse. Den stetig zunehmenden Pendlerströmen trägt die SBB mit der Steuerung der Personenflüsse und baulichen Massnahmen Rechnung. Drei Beispiele aus dem Jahr 2013:

- In **Genf** entstehen hinter der denkmalgeschützten historischen Fassade bis Herbst 2014 neue Angebote wie Läden, Warteräume, eine Businesslounge und weitere Dienstleistungen. Im Herbst 2013 wurden die Sanierungsarbeiten in

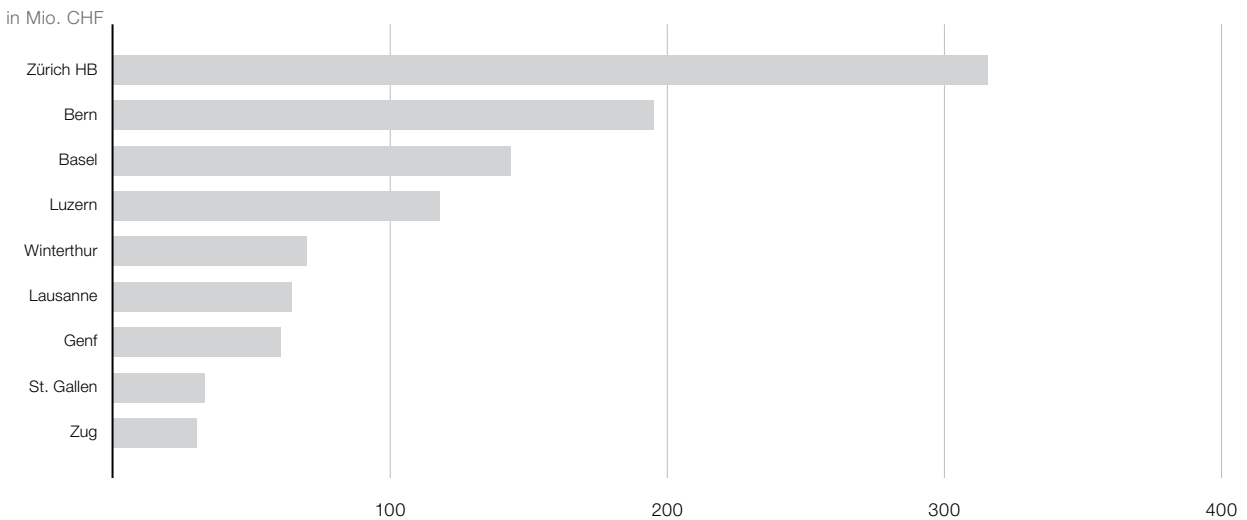
### Mieterträge Dritte.



der historischen Bahnhofhalle abgeschlossen. Die Reisenden betreten die Halle, in der Wandmalereien und die historische Uhr in altem Glanz erstrahlen, durch die neue imposante Eingangstür. Dort erwartet sie ein neu eröffnetes Café. Im Ostflügel wurden sämtliche Zugänge zu den Zügen saniert und wiedereröffnet.

- In **Bern** hat die SBB einen neuen Warteraum neben der Selbstbedienungszone im Bahngeschoss eröffnet. Dieser verfügt schweizweit erstmals über eine integrierte Kaffeebar. Damit der Zugang zum RBS-Bahnhof optimiert werden konnte, ist eine Bäckerei an einen neuen Standort im Bahnhof umgezogen. Dies ermöglichte es, die Treppe zum RBS-Bahnhof auf neun Meter zu verbreitern, was ihre Kapazität um bis zu 40 Prozent erhöht.
- In **Luzern** wurde die Coop-Filiale im Untergeschoss vergrössert und das Sortiment und Platzangebot erweitert. Zudem hat die SBB die mobilen Verkaufsstände an den Gleisenden und in der Querhalle im Erdgeschoss entfernt, um den Reisenden mehr Platz zu bieten. Die SBB plant, 2014 den Kiosk und den Take-away-Betrieb in der Querhalle in einem neuen Pavillon zu vereinen, was die Zirkulationsfläche weiter vergrössert.

## Netto-Drittumsätze in neun Bahnhöfen.



In den 23 mittelgrossen Bahnhöfen bietet die SBB den Reisenden ein umfassendes Dienstleistungsangebot; dieses umfasst neben Convenience-Shops und Kiosken auch Cafés, Restaurants, Drogerien, Boutiquen, Coiffeurgeschäfte und Blumenläden. 2013 öffneten im Bahnhof Neuenburg ein Schönheitssalon, ein Blumenladen und ein neues Restaurant ihre Türen. In Sion erweiterten ein Restaurant mit Bäckerei und ein Aperto-Shop das Angebot. Im historischen Bahnhof Lugano eröffnete im Rahmen der seit 2012 laufenden umfassenden Sanierungs- und Umbauarbeiten ein neues SBB Bahnreisezentrum. Mitte 2014 werden die Arbeiten, in welche die SBB rund 19 Millionen Franken investiert, abgeschlossen. Bei Bahnhofumbauten stehen der Denkmalschutz und eine verbesserte Energieeffizienz stets an erster Stelle.

Dank der Optimierung des Mietermix sind die Drittumsätze der 32 grössten Bahnhöfe trotz Umbauphasen gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Prozent gestiegen. Gegenüber dem Schweizer Detailhandelswachstum ist dies ein um zwei Prozentpunkte besserer Wert. Grund sind einerseits die weiterhin steigenden Frequenzen in den Bahnhöfen. Andererseits ist das Angebot primär auf das Decken des Alltagsbedarfs ausgerichtet und somit weniger konjunktur- bzw. konkurrenzunfähig.

### Bequem zum Zug.

570 Regional- und Kleinbahnhöfe und rund 200 Haltestellen dienen den Kundinnen und Kunden in erster Linie als bequemer und sicherer Zugang zur Bahn. Einzelne Regionalbahnhöfe bieten darüber hinaus ein standortgerechtes Angebot mit Kiosken oder Convenience-Shops und Cafés. Dies macht sie attraktiver und erhöht den Aufenthaltskomfort. 2013 sanierte die SBB beispielsweise den Bahnhof Münsingen. Dieser begrüsst die Reisenden nun mit einer neuen SBB Verkaufsstelle, einem neuen Avec-Shop und einer sanierten WC-Anlage. Im Frühling macht die alte Ölheizung einem Fernwärmeanschluss Platz, was die Energieeffizienz des Gebäudes stark verbessert. Beim Bahnhof Horgen wurde das Angebot um ein Spar-Lebensmittelgeschäft, zwei Arztpraxen und neue Kurzzeitparkplätze erweitert. Weitere Beispiele für modernisierte Bahnhöfe und erweiterte Dienstleistungsangebote finden sich in Payerne, Coppet, Wettingen, Siebnen-Wangen, Liestal und Hindelbank.

### Gratis surfen am Bahnhof.

Wetzikon, Bern Wankdorf, Burgdorf, Morges, Nyon, Montreux, Vevey, Zürich Altstetten, Bülach, Weinfelden, Thalwil, Pfäffikon SZ und Stettbach: Hier können Reisende ihre Zeit am Bahnhof dank «SBB-FREE WiFi» jetzt noch besser nutzen. Der Rollout

geht weiterhin rasch voran: Im März 2014 werden weitere Bahnhöfe mit «SBB-FREE WiFi» ausgerüstet.

Die SBB fördert auch die kombinierte Mobilität: Sie baut das Angebot an Zweiradplätzen und bewirtschafteten P+Rail-Anlagen laufend aus. 2013 eröffnete SBB Immobilien neue Bike+Rail-Abstellplätze an den Bahnhöfen Benken, Coppet,

### Die SBB baut das Angebot an Zweiradplätzen und bewirtschafteten P+Rail-Anlagen laufend aus.

Dagmarsellen, Elgg, Giubiasco, Jestetten, Lottstetten, Müllheim-Wigoltingen, Rümlang und Lenzburg. Insgesamt entstanden rund 1200 neue Veloabstellplätze, was das Gesamtangebot auf rund 87 600 Plätze erhöht. Auch den motorisierten Pendlern standen Ende 2013 deutlich mehr P+Rail-Plätze zur Verfügung als im Vorjahr: Die Anzahl stieg um 384 auf 26 250 Parkierungsmöglichkeiten.

### Für zufriedene Kundinnen und Kunden.

SBB Immobilien misst jährlich die Kundenzufriedenheit. 2013 wurden rund 6400 Nutzerinnen und Nutzer der grösseren Bahnhöfe zu ihrem subjektiven Empfinden befragt. Die Gesamtzu-

friedenheit wurde mit 76,3 von maximal 100 Punkten beurteilt und liegt damit unter dem Vorjahresniveau (2012: 77,4). Die Gesamtzufriedenheit wird stark von der Sauberkeit, dem Sicherheitsempfinden, dem Platzangebot und der Bewegungsfreiheit beeinflusst. Für saubere und sichere Bahnhöfe hat die SBB zusätzlich eine 24-Stunden-Kundenhotline eingerichtet. Diese kommt ab 1. Januar 2014 schrittweise in Betrieb.

Die tieferen Werte lassen sich teilweise auf die zunehmenden Pendlerströme und Umbauarbeiten zurückführen. 2013 wurde im Bahnhof Biel eine vertiefte Analyse durchgeführt, welche Massnahmen zur nachhaltigen Steigerung der Kundenzufriedenheit aufzeigte. Die Ergebnisse werden vom Bahnhofmanagement ausgewertet und das weitere Vorgehen definiert, mit dem Ziel, die Bahnhöfe mit gezielten Bewirtschaftungsmassnahmen für die Kundinnen und Kunden weiter zu optimieren. Auch Erfahrungen aus Neu- und Umbauprojekten in Bahnhöfen mit entsprechenden Kundenreaktionen fliessen in die Analyse mit ein.

Knapp die Hälfte der 802 Mitarbeitenden von SBB Immobilien kümmert sich unter anderem um die Sauberkeit. Die Mitarbeitenden von RailClean säubern jeden Tag unter anderem mehr als 2,3 Millionen Quadratmeter Fläche, reinigen über 4800 Quadratmeter Toilettenanlagen und leeren mehr als 7000 Abfalleimer. Auch Graffitientfernung, Hauswartung und der Winterdienst gehören zum Aufgabengebiet. Die RailClean-Organisation trägt wesentlich dazu bei, dass sich die Kundinnen und Kunden der SBB in den Bahnhöfen willkommen, wohl und sicher fühlen.

## Der Bahnhof heisst wieder Bahnhof.

Die grösseren Schweizer Bahnhöfe sind Mobilitätszentren mit einem umfassenden oder etwas reduzierten Dienstleistungsangebot, je nach Grösse. Eingekauft wird neu wieder ganz einfach am Bahnhof; die Marken «RailCity» und «Mehr Bahnhof» verschwinden bis Sommer 2014 schrittweise. In den Bahnhöfen Basel SBB, Bern, Luzern, Genève Cornavin und Zürich Hauptbahnhof weist bereits ein Signet in Form einer Einkaufstasche auf das vielfältige Angebot hin. Neue Informationstafeln machen das Angebot besser sichtbar und erleichtern die Orientierung. In Bern, Basel und Luzern wurde das neue Konzept bereits umgesetzt, Zürich und Genf folgen Mitte 2014.

Allein im Hauptbahnhof Zürich kommen täglich durchschnittlich 1,2 Tonnen Abfall zusammen. Die SBB entwickelte ein neues Entsorgungskonzept, bei dem Wertstoffe mithilfe der Kundinnen und Kunden separat gesammelt werden. Ende 2012 startete die SBB im Bahnhof Bern einen Pilotversuch mit 128 Recyclingstationen und 70 Aschenbechern. Diese werden von den Kundinnen und Kunden rege genutzt: 95 Prozent der Wertstoffe werden korrekt entsorgt; über 30 Prozent des Abfalls kann dem Recycling zugeführt und wiederverwertet werden. Dieser Erfolg wurde 2013 von der IGORA Genossenschaft für Aluminiumrecycling mit dem nationalen Umweltpreis, dem Green Can Award, honoriert. Die SBB wird dieses Entsorgungskonzept 2014 auf weitere Bahnhöfe ausweiten.

### Bahnhofmanagement schreitet voran.

Seit 2012 ist das Bahnhofmanagement bei SBB Immobilien verantwortlich für Sicherheit, Sauberkeit und Dienstleistungen im gesamten Bahnhofsgebiet. Dazu gehören der operative Bahnhofbetrieb, die Bewirtschaftung im gesamten Bahnhof, der Unterhalt im Zugang zur Bahn (ohne Perronanlagen) sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität. So realisierte das Bahnhofmanagement 2013 im Auftrag von SBB Infrastruktur beispielsweise an zahlreichen Bahnhöfen Instandhaltungsmassnahmen im Bahnzugang und bei Personenunterführungen und Treppen.

Ähnlich wie früher der Bahnhofvorstand ist der Bahnhofmanager Anlaufstelle für sämtliche Kundenprobleme. Er steht den Interessenvertretern der Städte und Gemeinden als Ansprechperson zur Verfügung, nimmt Anliegen im Zusammenhang mit «ihrem» Bahnhof entgegen und gestaltet aktiv den Dialog. Der Bereich befindet sich noch im Aufbau. 2013 legte er die Schwerpunkte auf Partnermanagement, Instandhaltung,

## Zeitgemässe Arbeitsplätze für SBB Mitarbeitende.

Anfang November erreichte die SBB mit der feierlichen Eröffnung des WestLink Plaza in Zürich Altstetten einen wichtigen Meilenstein. Das Gebäude bietet nebst öffentlichen Gastronomie- und Retailflächen sowie 80 Mietwohnungen auch 720 SBB Mitarbeitenden zeitgemässe Büroräumlichkeiten. Das betriebliche Immobilienmanagement hat verbindliche Standards für die SBB Büros erarbeitet. Offene Flächen wechseln gemäss dem «Multispace»-Konzept ab mit geschlossenen Rückzugs-, Erholungs- und Besprechungsräumen sowie unterschiedlichen Begegnungszonen.

Im WestLink in Zürich Altstetten, im neuen SBB Hauptsitz in Bern Wankdorf und im SBB Aarepark in Olten werden diese Standards erstmals umgesetzt. In Olten entsteht der neue Hauptsitz von SBB Cargo. An diesen durch den öffentlichen Verkehr bestens erschlossenen Standorten werden Arbeitsplätze zusammengeführt, die zuvor über verschiedene Standorte verteilt waren. In Bern Wankdorf werden ab Sommer 2014 rund 1700 Mitarbeitende tätig sein. Am «Tag der Baustelle» im Dezember 2013 besichtigten die Mitarbeitenden, die in Bern Wankdorf arbeiten werden, ihren künftigen Arbeitsort und gewannen so einen Eindruck der neuen Arbeitsumgebung.

SBB Immobilien stellt den Mitarbeitenden der SBB moderne und flexibel nutzbare Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäude zur Verfügung. Damit unterstützt sie den Wandel zur attraktiven Arbeitgeberin, bei der eine inspirierende Unternehmenskultur gelebt wird.



Kundenführung und Sicherheit. Abfallkonzepte, Nutzungspläne, Beschilderungen und Markierungen koordinieren und erstellen die betroffenen Unternehmensbereiche nun gemeinsam. Die Bahnhofmanager gewährleisten den Beteiligten operative Ansprechpartner und sorgen für einen regelmässigen Austausch.

### Neue Lebensräume an zentralster Lage.

SBB Immobilien wertet neben den Bahnhöfen auch die umliegenden Areale auf. Dies stiftet Nutzen nicht nur für die Reisen-

den, sondern auch für die Gemeinden und deren Bevölkerung: Sie profitieren von lebendigen urbanen Stadtteilen. Quartiere und Stadtzentren gewinnen an Attraktivität; an zentralster Lage entsteht neuer Lebensraum zum Wohnen, Arbeiten, Lernen, Einkaufen und Verweilen. Die Areale werden in enger Zusammenarbeit mit den städtischen und kantonalen Behörden entwickelt.

Ein Musterbeispiel hierfür ist die Europaallee in Zürich, eine der bedeutendsten Arealentwicklungen der SBB. Direkt beim Hauptbahnhof Zürich entsteht bis 2020 in acht Etappen ein neuer Stadtteil mit 2500 Studien- und 6000 Arbeitsplätzen,

## Bahnhöfe und Areale nachhaltig entwickeln.

SBB Immobilien entwickelt Bahnhöfe und die Areale in deren Umfeld am Bedarf orientiert und nachhaltig weiter. Von der Wertsteigerung der Grundstücke profitieren sowohl die Städte und Gemeinden als auch die SBB. Derzeit ist die SBB landesweit in rund 100 Arealen tätig. Die Grafik zeigt eine Auswahl wichtiger Projekte.



- |  |   |
|--|---|
| 1 Basel Südpark B (Hochhaus Meret Oppenheim) | 7 Zürich Europaallee                    |
| 2 Basel Bahnhof Westflügel                   | 8 Zürich HB: Bahnhof Löwenstrasse (DML) |
| 3 Genève La Praille, Pont Rouge              | 9 Genève Gare Cornavin                  |
| 4 Fribourg, Tour de l'Esplanade              | 10 Bern Wankdorf Hauptsitz              |
| 5 Zürich WestLink Tower/Kubus                | 11 Olten Aarepark                       |
| 6 Zürich Letzibach                           | 12 Lugano Campus SUPSI                  |

400 Wohnungen, einem Designhotel und über 50 Geschäften und Restaurants. Dazu kommen die von Ginkgobäumen gesäumte Europaallee, der Europaplatz und der Gustav-Gull-Platz. Der öffentliche Raum – ein Viertel der 78 000 Quadratmeter Gesamtfläche – wird unentgeltlich an die Stadt Zürich übertragen. Im November 2013 haben die Zürcher Stimmberechtigten mit 61,8 Prozent Ja-Stimmen den Ausbau der Lagerstrasse entlang der Europaallee zu einem breiten Boulevard gutgeheissen. Um den nötigen Platz für die neue Strassengestaltung zu schaffen, erwirbt die Stadt von der SBB einen knapp 300 Meter langen Landstreifen. 2014 soll der Bau beginnen und schätzungsweise drei Jahre in Anspruch nehmen. Mitte Dezember wurden zudem im Baufeld E weitere Shops und Gastrobetriebe eröffnet, die den Nutzungsmix in den Erdgeschossen ergänzen.

In der Westschweiz hat die SBB 2013 die Vorprojekte zum Bahnhof Lausanne präsentiert. In Genève Eaux-Vives wurde der Architekturwettbewerb abgeschlossen, jene für die Projekte Morges Gare Sud und Renens Gare sind lanciert worden. Dadurch können diese Projekte weiter vorangetrieben werden.

In Luzern werden die SBB und die Stadt Luzern das zentral gelegene Areal Rösslimatt beim Bahnhof etappenweise nachhaltig entwickeln. An einer Medienkonferenz im Oktober haben die Partner gemeinsam das Siegerprojekt einer städtebaulichen Studie präsentiert. Wo jetzt Güterschuppen stehen, wird inskünftig ein hochwertiger Bürokomplex mit bis zu 20 000 Quadratmetern Dienstleistungsfläche Platz finden. Der Baubeginn ist Mitte 2016 geplant. Auch hier bildete die Zustimmung des Stimmvolks zur Revision der Bau- und Zonenordnung des Areals Rösslimatt die Grundlage, um das Gebiet einzonen und bebauen zu können.

Gesamthaft bearbeitet SBB Immobilien in der ganzen Schweiz rund 100 Entwicklungsprojekte.

### Nachhaltig in die Zukunft.

SBB Immobilien berücksichtigt für ihre strategischen Ziele die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit. 2011 trat die SBB als erste Bauherrin der Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI) bei. In einer Testphase führte sie für Neubauten das Bewertungssystem der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) ein. In vorerst 25 Entwicklungsprojekten werden Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt bzw. das DGNB-Bewertungssystem angewendet. SBB Immobilien ist auch im Vorstand des Netzwerkes Nachhaltiges Bauen Schweiz vertreten.

Erstmals kommt die Zertifizierung beim Baufeld H der Europaallee in Zürich zum Einsatz, einem Vorzeigeprojekt für

nachhaltiges Bauen. Es wird bis 2016 im DGNB-Gold-Standard fertiggestellt und hat in dieser Hinsicht Pioniercharakter. Energetisch werden dabei die Vorgaben Minergie P/Eco umgesetzt. Das Mobilitätskonzept fördert die Benutzung von ÖV, Velo und Fussverkehr in der Europaallee aktiv. Ein Arthouse-Kinokomplex und kleinteilige Läden, die von bestehenden Quartiergeschäften betrieben werden sollen, integrieren die Europaallee sozial ins Langstrassenquartier.

Auch für die Baufelder B, D und F und beim Projekt Pont-Rouge in Genf verfolgt SBB Immobilien das Zertifizierungsziel «Gold». Bei Neubauten prüft SBB Immobilien die Installation von Photovoltaikanlagen auf bzw. an Gebäuden. Mit Solaranlagen ausgerüstet sind beispielsweise eine Halle des Reparaturzentrums Altstetten in Zürich und die Erweiterung der

—  
SBB Immobilien bearbeitet  
in der ganzen Schweiz rund  
100 Entwicklungsprojekte.  
—

Serviceanlage Herdern. SBB Immobilien berücksichtigt die Anliegen von Mensch und Natur nicht nur bei Neubauten und grossen Bauprojekten. Auch bei Sanierungen und Umbauten sowie bei Arbeiten an kleineren und mittleren Gebäuden werden sinnvolle Energieeffizienzmassnahmen umgesetzt. So ersetzen beispielsweise mittel- und langfristig Fernwärme oder Heizsysteme mit Holzpellets oder Gas die Ölheizungen in kleineren und mittleren Gebäuden.

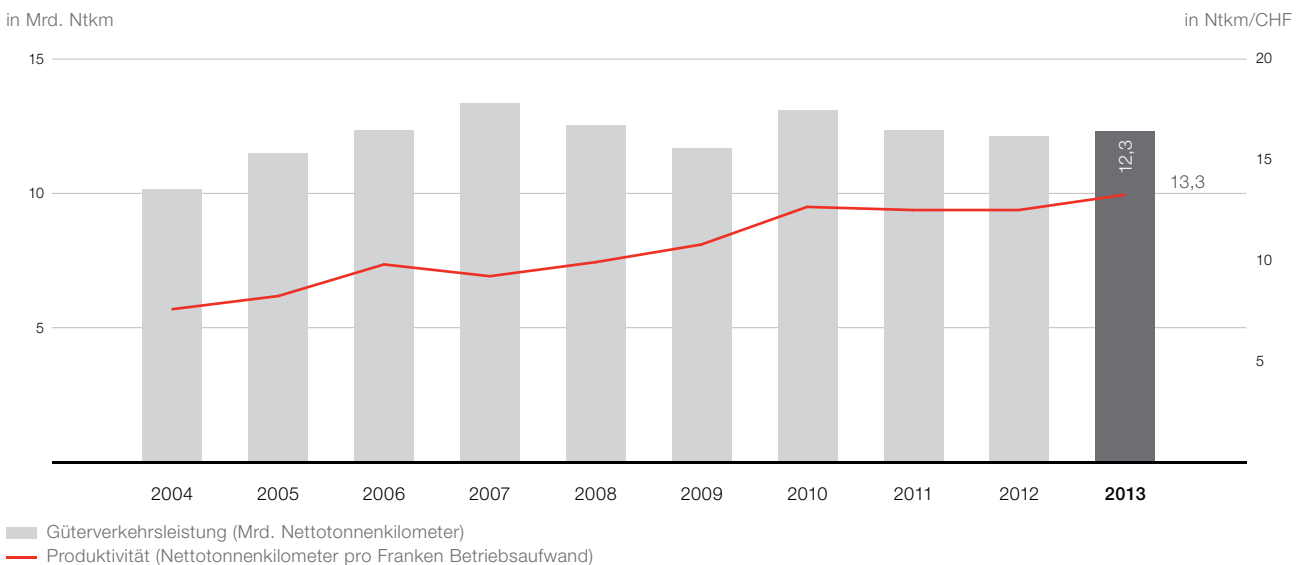
### Mehr Objekte in Eigenbesitz.

Die SBB will Immobilien und Anlageobjekte an Topstandorten künftighin vermehrt im Eigenbesitz halten. Dadurch profitiert das Unternehmen von einer nachhaltigen Wertschöpfung durch wiederkehrende Erträge, was am Ende Steuerzahler und Kunden entlastet. In den kommenden Jahren wird das Angebot in den Bahnhöfen weiter an Attraktivität gewinnen. Die Gebäude werden dafür laufend zu zukunftsorientierten Mobilitätszentren aufgewertet – zum Nutzen der Reisenden wie auch der Geschäfte. Die umliegenden Areale entwickeln sich zu neuen urbanen Lebensräumen, die auch von der Bevölkerung genutzt werden.

# Güterverkehr. Erfolgreich abgeschlossene Sanierung – ein Meilenstein.

SBB Cargo hat das Geschäftsjahr 2013 mit einem positiven Ergebnis von CHF 14,7 Mio. abgeschlossen und sich damit gegenüber dem Vorjahr um CHF 65,9 Mio. verbessert. Damit hat der Güterverkehr das anspruchsvolle Ziel der «Schwarzen Null» erreicht und, wie geplant, erstmals seit Anfang der Siebzigerjahre die finanziellen Verluste gestoppt. Der Betriebsertrag wurde um 3,4 Prozent und die Verkehrsleistung in Nettotonnenkilometern um 1,5 Prozent gesteigert. Trotzdem muss die Ertragskraft in den nächsten Jahren für die künftigen Refinanzierungen von Rollmaterial und Güterverkehrsanlagen weiter gesteigert werden.

## Güterverkehrsleistung und Produktivität.



SBB Cargo hat auch 2013 die eingeschlagene strategische Weiterentwicklung im internationalen Verkehr, im Wagenladungsverkehr und im Kombinierten Verkehr konsequent weiterverfolgt. SBB Cargo ist es dabei gelungen, zusammen mit der Einführung eines optimierten und transparenten finanziellen Steuerungssystems die umfangreichen Sanierungsmassnahmen in sämtlichen Unternehmensteilen erfolgreich umzusetzen und die Positionierung am Markt weiterzuentwickeln.

Dieses Resultat ist als hohe Leistung der Mitarbeitenden und des Managements von SBB Cargo zu werten, die mit grosser Motivation und Beharrlichkeit über all die defizitären letzten Jahre die Sanierungsmassnahmen weitergetragen haben. Um die künftige nachhaltige Stabilisierung des Geschäfts zu sichern, bleibt der Fokus auf die Kostenentwicklung auch in den nächsten Jahren bestehen.

### Auf stabilem Ergebnis aufbauen.

Das Marktumfeld bleibt weiterhin schwierig, der Konkurrenzdruck der Strasse ist unvermindert hoch. Zudem sind die wirtschaftlichen Aussichten für Norditalien weiterhin getrübt. Es bleibt anspruchsvoll, die positiven Zahlen weiterzuführen.

Auch 2013 hat sich die Wettbewerbsintensität zwischen einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter erhöht. Dies

zeigen die jüngsten Verkehrsverschiebungen bei gleichbleibenden Volumina. In diesem stagnierenden Markt konnte SBB Cargo die Mengen aus dem Vorjahr leicht ausbauen. Der zunehmende Wettbewerb – insbesondere auch mit dem Verkehrsträger Strasse, wo die 2013 erhöhten Trassenpreise die Konkurrenzfähigkeit der Bahn geschmälert haben – führt dazu, dass im Schweizer Markt die Kundenanforderungen an die Bahnproduktion weiter zunehmen. Vor allem im Ganzzugsbereich erwarten Kunden eine hohe Flexibilität analog zum Lastwagen, um auch selbst den Bedürfnissen volatiler Märkte gerecht zu werden.

Nach dem Meilenstein der «Schwarzen Null» nimmt SBB Cargo nun eine neue Etappe in Angriff: Das Unternehmen muss die erreichten Ziele halten und sich für die zukünftigen Entwicklungen im Logistikmarkt rüsten. Generell wachsen die Mengen, die von Übersee in die Schweiz kommen. Im Schweizer Binnenmarkt und in Europa insgesamt steigen die Anforderungen an die Flexibilität von Transporten, und Just-in-time-Lieferungen nehmen zu: Unternehmen optimieren ihre Fertigungs- und Lieferketten weiter. Die Logistik für Ver- und Entsorgungslösungen gewinnt an Gewicht. Die Schwerindustrie, die für den Schienentransport traditionell wichtig war, verliert hingegen zunehmend an Bedeutung. Die Sendungsgrössen nehmen tendenziell ab. Mit dem Kombinierten Verkehr begegnet SBB

Cargo diesen Herausforderungen und setzt auf neue Marktsegmente und langfristiges Wachstum.

Ziel von SBB Cargo ist es, mittelfristig die Reinvestitionsfähigkeit zu erreichen. Investitionen, etwa in Güterverkehrsanlagen oder Rollmaterial, sollen aus selber erwirtschafteten Mitteln möglich sein. SBB Cargo legt in den kommenden Jahren die Grundpfeiler für die weitere Entwicklung des Unternehmens und stärkt damit die Position im Markt, etwa mit einem Angebotsausbau im Wagenladungsverkehr, dem Aufbau eines Kapazitätsmanagements sowie weiteren Effizienzsteigerungen. Die langfristige Entwicklung wird auch durch die Vorlage Gesamtkonzeption Schienengüterverkehr in der Fläche sowie den Ausbau des 4-Meter-Korridors gestützt.

#### Solides Ergebnis im Geschäftsfeld Schweiz.

Der Verkehrsertrag im Geschäftsfeld Schweiz ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 14,6 Mio. auf CHF 653,5 Mio. gestiegen (2012: CHF 638,9 Mio.). Die Verkehrsleistung lag 2013 bei 5176 Mio. Nettotonnenkilometern (2012: 5044 Mio.).

Während sich die Situation der Schweizer Wirtschaft weiterhin positiv entwickelte, verharrte die Konjunktur in vielen Ländern Europas und insbesondere in Italien auf tiefem Niveau.

Zudem beeinträchtigte der relativ schwache Euro nach wie vor die exportorientierten Schweizer Unternehmen. Der positiven Mengenentwicklung im Binnengeschäft standen 2013 die anspruchsvolle Marktentwicklung bei den internationalen Verkehren und Rückgänge im Exportgeschäft gegenüber. Auf der

—  
Ziel von SBB Cargo ist es,  
mittelfristig die Reinvestitions-  
fähigkeit zu erreichen.  
—

Nord-Süd-Achse blieb das Marktumfeld wegen der anhaltend schwierigen Situation in der Eurozone, besonders der Entwicklung in Italien, unverändert anspruchsvoll. SBB Cargo konnte 2013 die Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 Prozent leicht steigern; stärkster Wachstumsträger war dabei der Kombinierte Verkehr.

Das Baugewerbe verzeichnete einen sehr guten Geschäftsgang. Spürbar bessere Geschäfte meldeten auch die Detail-

## Ae 6/6 – die alte Dame geht in Pension.

Die Epoche der sogenannten Gotthardloks Ae 6/6 ist 2013 nach einem halben Jahrhundert zu Ende gegangen. Die letzten Fahrzeuge wurden ausgemustert. Die SBB hatte insgesamt 120 Lokomotiven dieses Typs gekauft. Die erste wurde 1952 in Betrieb genommen. Wegen ihres Einsatzgebiets am Gotthard wurde die Universalloks schon bald Gotthardloks genannt. Chromzierleisten am Lokkasten sowie das markante Schweizerkreuz an Stirn und Heck gaben der Lokomotive ein unverwechselbares Aussehen.

Die SBB setzte die Ae 6/6 in den 1950er- und 1960er-Jahren sowohl für den Reise- wie auch für den Güterverkehr ein. Seit den 1990er-Jahren zogen die Lokomotiven vorwiegend Güterzüge, da sie für den Reiseverkehr zu langsam geworden waren. Mit einem durchschnittlichen Alter von 55 Jahren genügen sie heute den Anforderungen eines effizienten Güterverkehrs nicht mehr. Schrittweise ist die Ae-6/6-Flotte in den letzten Jahren reduziert worden. Die letzten Maschinen werden Anfang 2014 verschrottet. SBB Historic bewahrt mehrere Fahrzeuge als historisches Erbe der SBB auf.

händler. Insbesondere das Wachstum bei Mineralöl und Baustoffen liess die Nettotonnenkilometer wegen des hohen Gewichts der Güter überproportional ansteigen. Im Industriesektor wie auch in der Branche Siderurgie veränderte sich die Geschäftslage kaum; die Erträge waren auch 2013 leicht rückläufig. Auch in der Papierbranche wirkte die anhaltende Konjunkturkrise nach, zudem gingen die Verkehre im Bereich der Entsorgungstransporte zurück. Die wegen des kalten Frühjahrs verhältnismässig schwache Zuckerrübenenernte im Herbst sowie die rückläufigen Verkehre im Bereich Entsorgung führten aber dazu, dass die Verkehrsleistung nicht noch deutlicher gesteigert werden konnte.

#### Grossauftrag von DB Schenker.

Mit den Verkehren für DB Schenker Rail, dem Geschäftsfeld der Deutschen Bahn für Schienengüterverkehr, hat SBB Cargo im letzten Jahr einen der grössten Aufträge in der Geschichte des Unternehmens erhalten. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 hat SBB Cargo erstmals Züge aus diesem Grossauftrag durch die Schweiz gefahren. SBB Cargo nimmt für DB Schenker Rail Betriebs- und Traktionsleistungen auf den Streckenabschnitten Basel/Singen–Gallarate/Chiasso und Basel–Domodossola wahr. Mit diesem Auftrag lassen sich die Produktionskapazitäten besser auslasten.

Im Herbst 2013 ist der Entscheid für ein neues Depotkonzept auf der Nord-Süd-Achse gefallen. Dieses ordnet die Standorte des Lokpersonals auf der Gotthard- und Lötschberg/Simplon-Route nach dem Hauptnutzerprinzip zu. Pro Depot tritt künftig entweder SBB Cargo oder die im Transitverkehr tätige Tochter SBB Cargo International als Arbeitgebende auf. Damit stellen sich die beiden Unternehmen optimal für die Zeit nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels auf. Das neue Depotkonzept erlaubt SBB Cargo International, künftig auch in der Schweiz mit eigenem, schweizerischem Lokpersonal zu fahren. SBB Cargo setzt das Depotkonzept per 1. April 2014 um.

#### Angepasstes Bediennetz funktioniert.

SBB Cargo hat den Wagenladungsverkehr bereits 2012 auf eine rentable und nachhaltige Basis gestellt. In einem aufwendigen, breit abgestützten Prozess, in dem alle betroffenen Kunden und Kantone miteinbezogen waren, sind für die Sanierung der schlecht ausgelasteten Bedienpunkte gemeinsam mit den Kunden und Partnern Lösungen erarbeitet worden. Ende 2013, nach gut einem Jahr Betrieb, zeigt es sich, dass das sanierte

Bediennetz sehr gut funktioniert und Einsparungen von jährlich rund CHF 35 Mio. ermöglicht.

Trotz der Anpassungen blieben aber über 98 Prozent des Transportvolumens auf der Schiene, weil SBB Cargo mit den Kunden und Partnern Lösungen erarbeiten konnte. Das bestehende Angebot am Markt wird durch einen etappierten Ausbau des Kombinierten Verkehrs für Transporte im Binnenverkehr innerhalb der Schweiz ergänzt. Dort, wo die Stärke der Bahn

—  
SBB Cargo International konnte ihre Marktposition weiter etablieren, die Effizienz steigern und sich finanziell stabilisieren.  
—

ausgespielt werden kann, nämlich mit bündelbaren, regelmässigen Transporten über mittlere und lange Distanzen, werden die Strassen wirkungsvoll entlastet. Neben dem Bediennetz wurden auch die Flotte und die Verwaltung neu ausgerichtet. Mit der intensivierten Kostenfokussierung konnten die Kosten gegenüber 2012 deutlich reduziert werden. Mit diesen Einsparungen konnte der wichtige Meilenstein der «Schwarzen Null» erreicht werden. Auch künftig bestehen im wettbewerbsintensiven Umfeld grosse Herausforderungen.

Anfang 2013 wurde nun das von Grund auf erneuerte System für eine optimierte finanzielle Transparenz und Steuerung (FITS) in Betrieb genommen. Dieses bildet die gesamte Wertschöpfungskette inklusive sämtlicher Offerten, Verträge und Kundenaufträge in einer Standardindustrielogik in der Software SAP ab. Die auf der neuen Lösung basierenden Berichte und Kennzahlen bilden die Basis für die betriebswirtschaftliche Steuerung und ermöglichen, Zielabweichungen und unprofitable Geschäfte rasch zu erkennen. Damit konnten die betriebswirtschaftlichen Führungsinstrumente bei SBB Cargo hinsichtlich ihrer Aussagekraft und ihrer Zweckmässigkeit deutlich verbessert werden. Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat die neue betriebswirtschaftliche Steuerung gutgeheissen.

#### Internationales Geschäft finanziell stabilisiert.

SBB Cargo International konnte ihre Marktposition im dritten Jahr der Ausgründung weiter etablieren, die Effizienz steigern

und sich finanziell stabilisieren. Das Unternehmen erreichte 2013 unter anspruchsvollen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein Ergebnis von CHF –2,8 Mio. und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um mehr als CHF 8 Mio. (2012: CHF –11,2 Mio.). Dies trug unter anderem zur positiven Ergebnisentwicklung des gesamten Güterbereichs bei. 2013 betrug die Verkehrsleistung 7806 Mio. Nettotonnenkilometer (+6,2 Prozent). Der Verkehrsertrag fiel mit CHF 247,4 Mio. um CHF 19,9 Mio. höher aus als 2012. Infolge der getrübbten Konjunktur im Euroraum und insbesondere in Norditalien waren vor allem in den ersten Monaten des Jahres sämtliche Marktteilnehmer von der schwachen Verkehrsentwicklung betroffen. Dieses schwierige Marktumfeld wurde zusätzlich durch witterungs- und infrastrukturbedingte Störungen und Ausfälle überlagert.

In der ersten Jahreshälfte führten diese Faktoren zu einer starken Verringerung der Verkehrsleistung. Demgegenüber nahmen die Verkehrsmengen im zweiten Halbjahr stark zu, sodass SBB Cargo International in der zweiten Jahreshälfte im Durch-

schnitt rund 15 Prozent mehr Züge fuhr als noch in den ersten Monaten des Jahres. Dieser positive Trend wurde für SBB Cargo International durch die Akquisition von Neuverkehren sowie die Übernahme von Traktionsleistungen bestätigt. Angesichts der anhaltend schwachen Konjunkturaussichten in Italien und Teilen des Euroraums sowie der hohen Wettbewerbsintensität zwischen den Verkehrsträgern bleibt die Marktlage auf der Nord-Süd-Achse jedoch angespannt.

### Nachhaltig aufgestellt für zukünftige Herausforderungen.

SBB Cargo konnte im vergangenen Jahr zwei neue Linien im Kombinierten Verkehr innerhalb der Schweiz («Binnen-KV») eröffnen, für eine weitere Verbindung erste Vorarbeiten leisten und damit ins strategische Wachstumsfeld KV investieren. Die neue Linie ins Tessin leistet einen wichtigen Beitrag zu den Verlagerungszielen des Bundes im alpenquerenden Verkehr. Seit Juni fährt SBB Cargo im Kombinierten Verkehr werktags einen

## Notwendigkeit für neue Terminals bestätigt.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und Vertreter der Transport- und Logistikbranche haben sich 2013 geeinigt: Für den Import und Export von Containern braucht es neue grosse Terminals. Auch besteht Konsens darüber, dass im Import- und Exportverkehr von Containern Wachstumsraten von einem bis zwei Prozent über dem Wirtschaftswachstum realistisch sind. SBB Cargo begrüsst diese Ergebnisse der Mediation.

Langfristig sollen die beiden Grossterminals Basel Nord und das Gateway Limmattal für die erwarteten Mengen weiterentwickelt werden. Das Terminal Basel Nord wird nun prioritär realisiert und im Endausbau wie geplant trimodal ausgestaltet, d. h. mit Umschlag zwischen Schiene, Strasse und Rheinschiffahrt. Die Option fürs Gateway Limmattal wird aktiv offengehalten; es ist eine schrittweise Umsetzung vorgesehen, die sich nach den Marktbedürfnissen richtet.

Für SBB Cargo steht im Vordergrund, dass sich die Branchenvertreter für eine auf die Bedürfnisse der Wirtschaft abgestimmte Lösung aussprechen, die auch die Anliegen der Bahnen berücksichtigt. Die Erkenntnisse aus dem Mediationsprozess arbeitet SBB Cargo in den nächsten Monaten in das zukünftige Terminalkonzept ein und stimmt die weitere Entwicklung eng mit der Branche ab.



Linienzug zwischen Dietikon und Cadenazzo (TI) – mit einer Flügelverbindung nach Lugano Vedeggio. Der Nord-Süd-Shuttle transportiert neben Wechselbrücken auch Sattelaufleger. Mit den Linienzügen können Staus stressfrei umgangen und die Waren somit pünktlich geliefert werden. Die Feinverteilung ab den Umschlagzentren erfolgt per Lastwagen.

SBB Cargo baut das Netz im Kombinierten Verkehr schrittweise aus, seit 2012 gibt es bereits eine regelmässige Verbindung zwischen Dietikon und Renens sowie eine zwischen Gossau und Neuendorf. Seit Januar 2014 verbinden SBB Cargo und die Rail Cargo Group Österreich mit einem neuen Angebot ihre Binnennetze für den Kombinierten Verkehr und bieten damit ein wichtiges Angebot im stetig wachsenden grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr.

### Flottenstrategie von SBB Cargo.

Langlebigkeit ist beim Rollmaterial Voraussetzung für dessen nachhaltigen Einsatz. SBB Cargo legt mit der Flottenstrategie ihren mittel- bis langfristigen Bedarf an Rollmaterial fest. Im Dezember 2013 verliess die 30. und letzte Hybridlok Eem 923 das Werk von Stadler Rail in Winterthur und nahm den Betrieb auf. SBB Cargo übernimmt mit der Hybridlok eine Pionierrolle im europäischen Schienengüterverkehr. Mit der innovativsten Rangierlok der Welt können die Kunden im Wagenladungsverkehr effizienter, wirtschaftlicher und umweltschonender bedient werden. Da die Eem 923 rasch zwischen Elektro- und Diesel-Hilfsantrieb umschalten kann, gewinnt SBB Cargo Zeit und spart Betriebskosten sowohl auf der Strecke wie auch beim Bedienen der Anschlussgleise. Nicht zu vergessen ist die positive Umweltbilanz: Dank der Hybridlok kann SBB Cargo den CO<sub>2</sub>-Ausstoss um mehr als 4000 Tonnen pro Jahr reduzieren.

SBB Cargo hat zudem die gesamte Flotte von 200 vierachsigen Flachwagen für Stammholz, Rohre oder Stahlbetonträger (Typ Snps) in den letzten beiden Jahren saniert und wieder dem Betrieb übergeben. Die Sanierung hat die Lebensdauer der Wagen um 20 Jahre verlängert. Technische Kontrollen sowie die Analyse der Schadbilder der Werkstätten hatten gezeigt, dass an den Wagen immer die gleichen Beschädigungen auftraten. Die Flottentechniker entwickelten ein Sanierungskonzept, das das Industrierwerk in Bellinzona umgesetzt hat.

### Qualität für die Kunden – zertifiziert und gemessen.

Im September hat die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) bei SBB Cargo das Aufrecht-

erhaltungsaudit durchgeführt. Sie bestätigte dabei die Zertifikate für Qualität (ISO 9001), Umwelt (ISO 14001), Arbeits- und Gesundheitsschutz (OHSAS 18001) und Lebensmittelsicherheit (ISO 22000) sowie in der Instandhaltung für Schweißen (EN 3834 und EN 15085). Die Resultate des Audits haben bestätigt, dass SBB Cargo auf dem richtigen Weg ist. Im November hat das Bundesamt für Verkehr bei SBB Cargo das jährliche Audit für die Überwachung der Sicherheit durchgeführt. Mittels Stichproben wurden das Sicherheitsmanagementsystem und die zugehörigen Prozesse überprüft. Dabei stellte das Bundesamt für Verkehr bei SBB Cargo keine sicherheitsrelevanten Lücken fest und bestätigte die Voraussetzungen für ein sicherheitsbewusstes Arbeiten.

Ab Januar 2014 misst die SBB die Pünktlichkeit der Güterzüge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Binnenverkehr neu mit einer 3-Minuten-Grenze. Damit wird die Pünktlichkeitsschwelle für den Güterverkehr an diejenige des Personenverkehrs angeglichen. Die definierten Messpunkte

—  
Trotz umfassender Sanierungsmassnahmen ist es gelungen, die zahlreichen Auswirkungen auf die Kunden zu erklären und reibungslos umzusetzen.  
—

decken neu das gesamte Bediennetz von SBB Cargo ab. Mit der neuen Regelung stärkt SBB Cargo den Kundenfokus, denn minutengenau verkehrende Binnenzüge sind entscheidend für den Erfolg bei den Kunden. Die SBB erwartet damit zudem einen Beitrag zur Stabilisierung des gesamten Fahrplans. Mit der Angleichung der Pünktlichkeitsmessung an den Personenverkehr steigen die Anforderungen an die Priorität des Güterverkehrs im Schienennetz.

Die Gesamtzufriedenheit der Kunden von SBB Cargo ist gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen, nämlich von 6,95 auf 6,98 auf der Zehnerskala. Das Resultat der Kundenzufriedenheit ist insgesamt als positiv zu werten. Trotz umfassender Sanierungsmassnahmen ist es gelungen, die zahlreichen Auswirkungen auf die Kunden zu erklären und reibungslos umzusetzen. Dazu gehört insbesondere das neue Produktionskonzept im Wagenladungsverkehr per Fahrplanwechsel im Dezember 2012.

### Partnerschaftlich auftreten.

Unter der neuen Dachmarke «SwissMovers» präsentierte sich SBB Cargo erstmals gemeinsam mit Partnern aus dem Schweizer Logistikumfeld an der «transport logistic 2013» in München. Mit dem gemeinsamen Auftritt von SBB Cargo und SBB Cargo International, SBB Personenverkehr Operating, Bundesamt für Verkehr, Innofreight, Logistikcluster Region Basel, Universität St. Gallen und myclimate konnten die Stärken der Schweiz gezeigt und die Effizienz und die Vernetzung der schweizerischen Logistik verdeutlicht werden.

Im März 2013 wurde im Verkehrshaus in Luzern die Sonderausstellung «Cargo – Faszination Transport» feierlich eröffnet. Sie zeigt anhand konkreter Beispiele, wie die globalen Transportketten funktionieren. Bei dieser Gelegenheit konnte SBB Cargo aufzeigen, dass der Wagenladungsverkehr und der Kombinierte Verkehr von SBB Cargo für die Schweizer Wirtschaft und für die Menschen in der Schweiz unverzichtbar sind. Nebst SBB Cargo waren auch die Schweizerischen Rheinhäfen, Swissterminal, der Zoll und Logistikunternehmen wie Planzer an der Ausstellung präsent.

Die Hybridloks Eem 923 wurden jeweils mit einem offiziellen Taufakt den regionalen Cargo-Zustellteams übergeben und auf den Namen eines regionalen Hausbergs getauft. 23 solcher Anlässe fanden 2013 statt. Als Taufpatin oder Taufpate wirkten Vertreter aus der regionalen Politik. Die Loktaufen waren beliebt und boten Gelegenheit zu einem ungezwungenen Austausch zwischen Kunden, Politik und Vertretern von SBB Cargo.

### Zugang zur Bahn erleichtern, Verlagerung fördern.

In der Gesamtkonzeption zur Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche, die im Sommer 2014 im Parlament diskutiert werden soll, vertritt die SBB fünf Stossrichtungen für einen zukunftsorientierten Schienengüterverkehr.

- Generell soll der Zugang zur Bahn erleichtert werden. SBB Cargo richtet sich nachhaltig auf die Stärken der Güterbahn aus und steuert das Angebot im Wagenladungsverkehr in unternehmerischer Verantwortung und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien.
- In Zusammenarbeit mit langfristigen Partnern strebt SBB Cargo ein Wachstum durch den Aufbau des Kombinierten Verkehrs an, inklusive der notwendigen Umschlaganlagen. Der Bund soll dazu die Stärken von SBB Cargo nutzen.
- Der Bund schafft Voraussetzungen, dass sich Schienengüterverkehr in der Schweiz lohnt, für die Kunden und die Bahnen. Dazu gewährleistet er verlässliche und unterstüt-

zende Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr, auch in Bezug auf die intermodale Wettbewerbsfähigkeit.

- Bund und Kantone stärken die Schiene über finanzielle Förderungen beim Infrastrukturzugang, bei Investitionen in Anlagen und bei Innovationen sowie durch die Reservation vorteilhafter Fahrplantrassen.
- Bestellungen von Verkehren sollen möglich sein in Fällen, wo eigenwirtschaftliche Schienengüterverkehrslösungen nicht ausreichen, die öffentliche Hand diese jedoch erwartet.

Die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur sind auch für den Schienengüterverkehr enorm wichtig. Neben der Gesamtkonzeption ist auch der 4-Meter-Korridor am Gotthard eine wichtige Vorlage, die einen marktfähigen und effizienten Güterverkehr auch langfristig sicherstellt.

## Infrastruktur.

# Hochwertiges, sicheres Bahnnetz für die Kundinnen und Kunden.

Die Kundinnen und Kunden sollen sich auch in Zukunft auf ein qualitativ hochwertiges und sicheres Bahnnetz verlassen können: Dies fordert SBB Infrastruktur angesichts der weiterhin steigenden Netzbeanspruchung heraus. Ungeplanter Mehraufwand beim Unterhalt des Schienennetzes hat 2013 ein negatives Ergebnis in der Höhe von CHF –72,3 Mio. verursacht (Vorjahr: CHF +37,1 Mio.). Nebst der Pflege des bestehenden Schienen-, Energie- und Telekommunikationsnetzes tut die SBB viel, um die zunehmenden Kapazitätsengpässe auf Strecken und in Bahnhöfen zu beseitigen. Grösster Meilenstein ist 2014 die Inbetriebnahme des ersten Teils der Durchmesserlinie Zürich.

Neue Bahnstrecken, neue Haltestellen, besserer Bahnzugang – von vielen Bauprojekten von SBB Infrastruktur profitieren die Reisenden direkt. So weihte die SBB im Dezember die neue S-Bahn St. Gallen ein oder erreichte Meilensteine bei der Durchmesserlinie in Zürich, auf der neuen Nord-Süd-Verbindung mit dem Gotthardbasistunnel oder bei der Entflechtung des Knotens Genf. Wichtige Fortschritte machte SBB Infrastruktur auch bei der Analyse und Diagnose der Fahrbahn. Dringende Unterhaltsarbeiten wurden sofort angegangen – parallel zu bereits geplanten oder angelaufenen Infrastrukturprojekten. Mit dem neuen Trassenpreissystem und der FABI-Vorlage für die Volksabstimmung vom Februar 2014 schuf der Bund 2013 die Voraussetzung dafür, den Bau und den Unterhalt der Bahninfrastruktur nachhaltig zu finanzieren. Die deutliche Annahme der FABI-Vorlage zeigt auf, welchen hohen Stellenwert ein gut unterhaltenes und ausgebautes Bahnnetz bei den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern hat.

Überschattet wurde das Jahr von einer Ereignis- und Unfallserie in den ersten sechs Monaten des Jahres. Im Januar kam es in Neuhausen zu einer Kollision von zwei S-Bahn-Zügen. Im Februar entgleiste ein S-Bahn-Zug zwischen Schwerzenbach und Uster. Ende Juli stiess bei Granges-Marnand eine S-Bahn mit einem Regio-Express zusammen. Nach der Kollision in Neuhausen liess die SBB die Zugsicherheit extern überprüfen. Die Ergebnisse bestätigen die Zugsicherungsstrategie der SBB, die nun weiter vorangetrieben und beschleunigt wird.

#### Mehrunterhalt für weiterhin hohe Netzqualität.

Das Netz der SBB wurde auch 2013 intensiv genutzt: Die Zahl der verkauften Trassenkilometer (Trkm) ist 2013 um 2,7 Prozent von 165,6 auf 170,0 Mio. Trkm gestiegen. Sowohl im Reiseverkehr (2,1 Prozent auf 141,3 Mio. Trkm) wie auch im Güterverkehr (5,5 Prozent auf 28,8 Mio. Trkm) ist die Trassennachfrage gestiegen. Pro Hauptgleis und Tag verkehrten auf dem Netz der SBB durchschnittlich 99,3 Züge (2012: 96,7). Dies sind 2,7 Prozent mehr als im Vorjahr.

Das Segmentergebnis von SBB Infrastruktur betrug 2013 CHF –72,3 Mio. (2012: CHF 37,1 Mio.). Das Geschäftsfeld Netz erzielte ein Ergebnis von CHF –128,6 Mio. (2012: CHF –44,4 Mio.). Dieses negative Ergebnis ist auf den Mehraufwand in der Erhaltung des Schienennetzes zugunsten der Sicherheit, Qualität und Kundenpünktlichkeit zurückzuführen. Zunehmender Verkehr mit leistungsfähigerem Rollmaterial führte zu einer höheren Belastung der Infrastruktur. Dementsprechend tätigte das Geschäftsfeld Netz Erhaltungsarbeiten in Höhe von CHF 592,8 Mio., dies waren CHF 41,3 Mio. mehr als 2012. Gleichzeitig bestand

Nachholbedarf beim Bahnnetz. Die Verkehrserträge erhöhten sich um 22,1 Prozent auf CHF 1105,0 Mio. Diese sind auf eine Erhöhung des Nutzungsentgeltes für die Bahninfrastruktur zurückzuführen, welche durch entsprechend tiefere Betriebsbeiträge des Bundes ausgeglichen wurden.

Auch in diesem Jahr flossen SBB Infrastruktur Ausgleichszahlungen von SBB Immobilien in der Höhe von CHF 150 Mio. zu. Andererseits wurden zur Aufrechterhaltung der Qualität sowie der Sicherheit für CHF 115,8 Mio. zusätzliche Unterhaltsleistungen geleistet (+7 Prozent gegenüber 2012). Das Geschäftsfeld Energie erzielte ein gutes Ergebnis von CHF 56,3 Mio. (2012: CHF 81,5 Mio., davon CHF 15 Mio. aus der Auflösung einer Rückstellung). Dieses Ergebnis resultierte aus sehr günstigen Produktionsverhältnissen infolge überdurchschnittlicher Wasserzuflüsse. Der Gesamtbedarf an Bahnstrom konnte dank der höheren Energieproduktion aus Wasser vollständig mit erneuerbarer Energie gedeckt werden.

Im Rahmen des Programms «Effizienzsteigerung Infrastruktur» erzielte SBB Infrastruktur seit 2009 Effizienzsteigerungen in der Höhe von CHF 217 Mio. (Stand Ende 2012: CHF 186 Mio.). Effizienzverbesserungen erbrachten 2013

—  
Zunehmender Verkehr mit leistungsfähigerem Rollmaterial führte zu einer höheren Belastung der Infrastruktur.  
—

beispielsweise die Standardisierung technischer Anlagen, die Optimierung der Fertigungstiefen sowie Prozessoptimierungen im Betrieb und im Unterhalt der Fahrbahn sowie der Telekom- und Elektroanlagen. Die frei gewordenen Mittel kamen dem Unterhalt und Substanzerhalt zugute.

#### Neue Strecken und Haltestellen für Personen- und Güterverkehr.

Ob bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität oder zur Erweiterung des Bahnangebots – von der Arbeit von SBB Infrastruktur profitieren die Kunden ganz direkt.

- Im November 2013 wurde nach zweieinhalb Jahren Bauzeit die Überwerfung Hürlistein in Betrieb genommen. Die Züge

verkehren nun von Wallisellen nach Effretikon über das einspurige Brückenbauwerk. Dies erhöht die Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit.

- Die Bahnreisenden im Grossraum St. Gallen können seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ein neues S-Bahn-Netz mit einem integralen Halbstunden-, teilweise sogar Viertelstundentakt nutzen. Dafür baute SBB Infrastruktur zahlreiche Bahnhöfe aus, erweiterte Gleisanlagen und passte Signale an. Zusätzlich wurden die meisten Bahnhöfe behindertengerecht gestaltet.
- Drei neue Haltestellen stehen den Kunden auch am Jura-südfuss zur Verfügung. Zwei Haltestellen Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean und Solothurn Allmend erschliessen aufstrebende städtische Entwicklungsgebiete. Eine neue, zentraler gelegene Haltestelle Bellach löst die bestehende Haltestelle am Dorfrand ab. Zusätzliche Haltestellen entstanden zudem im Berner Seeland (Lyss Grien) und im Tessin (Mendrisio San Martino).
- Die Kunden im Güterverkehr im Raum Basel nutzen den modernisierten Rangierbahnhof Basel. Dafür ersetzte SBB Infrastruktur von 2010 bis 2013 drei Stellwerke sowie die Bremsanlagen und erneuerte 25 Gleiskilometer.

### Den Bahnzugang verbessern.

Kundennutzen definiert sich nicht nur über neue Haltestellen, sondern auch über einen guten Zugang zur Bahn. Doch die Bahnhöfe stossen vor allem während der Hauptverkehrszeiten immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Dieser Trend wird sich noch verstärken, denn die Anzahl der Bahnhofbenutzenden steigt gemäss Prognosen bis 2040 um über 70 Prozent an. 2013 untersuchte die SBB zusammen mit einem externen Partner bei 745 Bahnhöfen, wie sich diese Entwicklung auf die Anlagen des Bahnzugangs auswirkt. Das Gutachten hat bei rund zwei Dritteln aller Bahnhöfe einen Handlungsbedarf festgestellt.

Neben Massnahmen für einen besseren Personenfluss und grössere Sicherheitsabstände ist auch das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umzusetzen. Die SBB wird dies bis Ende 2023 fristgerecht tun. Mit einem barrierefreien Bahnzugang ermöglicht das Gesetz allen Reisenden, den ÖV autonom zu benützen. Bis heute ist rund die Hälfte aller SBB Bahnhöfe behindertenkonform umgebaut. Der Umbau der restlichen Bahnhöfe stellt die SBB vor hohe bauliche und finanzielle Herausforderungen. Für die mit der Umsetzung des BehiG und dem Bahnzugang verbundenen Aus- und Umbauarbeiten müssen gemäss dem externen Gutachten bis 2040 schätzungsweise

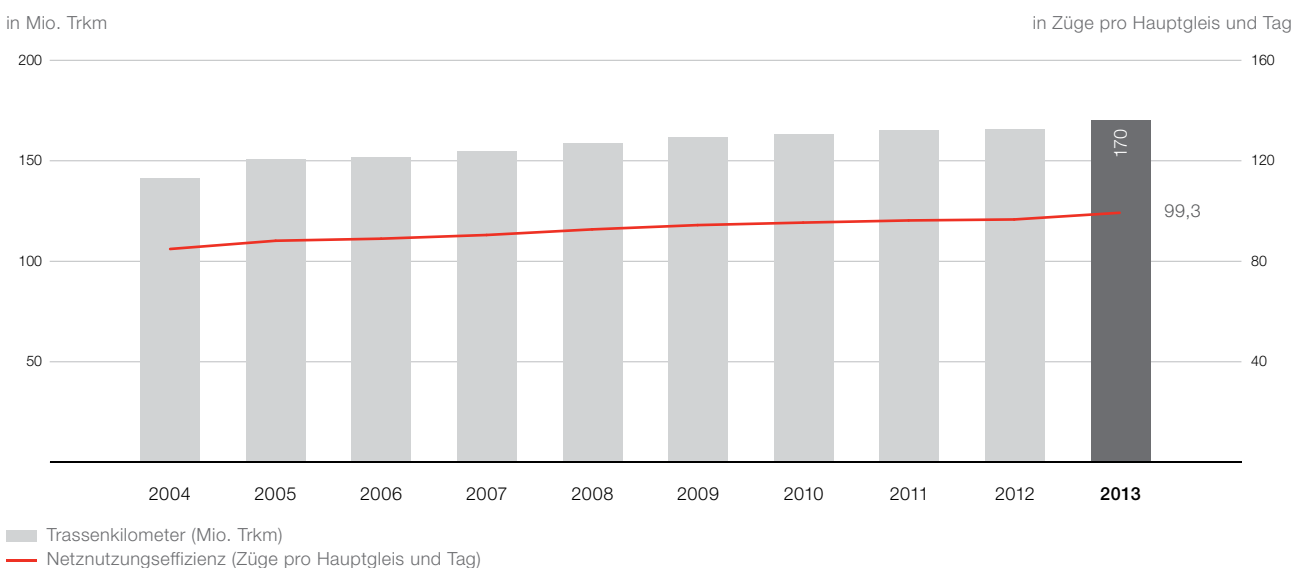
## Zufriedenheit der Besteller steigt.

SBB Infrastruktur führt jährlich eine Zufriedenheitsumfrage bei den Kantonen durch. Diese sind die Besteller des Angebots für den Regionalverkehr sowie der dazu notwendigen Infrastrukturausbauten.

Die Resultate 2013 sind erfreulich: Die Kantone sind zufriedener mit SBB Infrastruktur als in den Vorjahren. Die Gesamtzufriedenheit hat sich nach 2011 (70,0) und 2012 (69,8) um 2,2 Punkte auf insgesamt 72,0 von maximal 100 Punkten verbessert. Allgemein beurteilen die Kantonsvertreter die SBB Infrastruktur in mehr als der Hälfte der befragten Themen besser als 2012.

Die Themen «Fachkompetenz» (79,6 Punkte), «Projektkosten» (75,7) und «Qualität der Leistung» (75,0) schnitten bei der Befragung am besten ab. Als Schwäche beurteilten die Kantone insbesondere das Thema «Preis/Leistung» (62,5). Verbessert hat sich SBB Infrastruktur vor allem bei den Themen «Transparenz» (+3,8 Punkte im Gesamtwert), «Kundenorientierung» (+2,1) und «Berücksichtigung der Interessen» (+1,8).

Trassenkilometer und Netznutzungseffizienz.



CHF 6,7 bis 10,7 Mrd. investiert werden. Für eine genaue Abschätzung muss jedoch noch die Frage der Verhältnismässigkeit bei der Umsetzung des BehiG geprüft werden. Deshalb werden alle betroffenen Bahnhöfe in einem spezifischen Programm bis Ende 2015 untersucht.

Eine Anpassung bestehender Einrichtungen kann die Platzverhältnisse in den Bahnhöfen kurzfristig verbessern. Dazu hat die SBB im vergangenen Jahr das Programm «Personenkapazitäten Bahnhöfe Schweiz» gestartet. Sie testet an fünf Bahnhöfen im Laufental, wie die Personenflüsse, der Fahrgastwechsel und die Haltezeit optimiert werden können. Eine feinere Sektoreneinteilung und angepasste Kundeninformationen stehen dabei im Fokus. Erwartet wird, dass sich der Fahrgastwechsel durch die Massnahmen beschleunigt und so die Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit verbessert. Erste Resultate werden bis Mitte 2014 erwartet. Zusammen mit der ETH Lausanne untersucht die SBB zudem das Verhalten der Reisenden. Im Mittelpunkt stehen Messungen mit Bewegungssensoren in den Bahnhöfen Lausanne und Basel sowie mit Videobrillen in Basel. Die Resultate fliessen in die zukünftige Planung und Dimensionierung der Bahnhöfe ein.

Nachholbedarf beim Bahnnetz ist jetzt sichtbar.

Die Auslastung und Beanspruchung des Bahnnetzes hat in den letzten Jahren markant zugenommen. Mehr Züge, höhere Geschwindigkeiten und leistungsfähigeres, vermehrt doppelstöckiges Rollmaterial führen zu einer höheren Belastung der Infrastruktur und damit zu einem höheren Verschleiss der Fahrbahn. Der Verschleisstrend bei der Fahrbahn verschärft sich zusätzlich aufgrund der tiefen Unterhaltsmengen der letzten Jahrzehnte.

Dies macht sich nun mit einer Zeitverzögerung von mehreren Jahren bemerkbar. Bei zu wenig Unterhalt können Schienenfehler entstehen, die sich zu Schienenbrüchen entwickeln können. Eine weitere Konsequenz ist eine Verkürzung der Nutzungsdauer und der Aufbau von sogenanntem Nachholbedarf. Ein solcher entsteht, wenn Anlagen über ihre wirtschaftlich und betrieblich sinnvolle Nutzungsdauer hinaus genutzt werden. Aufgrund einer Neueinschätzung mit verfeinerter Methodik ist dieser 2013 stark angewachsen. Bei der Fahrbahn besteht Ende 2013 ein relevanter Nachholbedarf von rund 600 Kilometern (2012: 427 km). Dies entspricht CHF 1275 Mio. (2012: CHF 868 Mio.). Um den Nachholbedarf bis ca. 2030 abzubauen, werden die Erneuerungs- und Unterhaltsarbeiten in den nächsten Jahren Schritt für Schritt auf die erforderlichen Mengen erhöht.

Mit dem Netzaudit 2009 hat die SBB den Zustand ihres Netzes transparent dargestellt. Die Analysen werden mit den jährlichen Aktualisierungen weitergeführt und öffentlich publiziert. Im Netzzustandsbericht 2012 hat die SBB darauf hingewiesen, dass bei der Fahrbahn Unsicherheiten bezüglich der langfristigen Entwicklung des Zustandes bestehen. 2013 hat SBB Infrastruktur deshalb verschiedene Massnahmen eingeleitet. So setzt sie seit Anfang 2013 ein neues Ultraschallmessfahrzeug ein, welches die Schienen exakter prüft und genauere Werte liefert als die bisherigen Messfahrzeuge. Aufgrund der Messresultate dieser «schärferen Brille» hat die SBB entschieden, auf einzelnen, stark beanspruchten Strecken wie etwa auf der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist die Schienen vorzeitig zu ersetzen. SBB Infrastruktur hat 2013 insgesamt CHF 94 Mio. mehr für den Fahrbahnunterhalt eingesetzt als ursprünglich budgetiert. Der Mehraufwand wurde über Konzerndarlehen finanziert.

Um die angestrebte Nutzungsdauer der Fahrbahn wieder erreichen zu können, müssen die gegenwärtigen Unterhaltsmengen erhöht werden – dies beim Stopfen (Soll: 925 km, Ist 2013: 420 km) und Schleifen (Soll: 1725 km, Ist 2013: 800 km). Mit dem internen Projekt «Steuerung und Planung Bahnnetz» hat SBB Infrastruktur 2013 den zukünftigen Bedarf an Erneuerung und Unterhalt der Fahrbahn ermittelt. Ein externes Gutachten bestätigte die Erkenntnisse von SBB Infrastruktur weitgehend. Die Resultate und nächsten Schritte werden momentan mit dem Bund diskutiert.

### Sicherheit kommt zuerst.

Nach den Kollisionen in Neuhausen und Granges-Marnand wurden alle Aspekte der Zugsicherung intensiv hinterfragt. Anfang 2013 gab die SBB ein externes Gutachten in Auftrag, um die Ausrüstung des Schienennetzes zu überprüfen. Die Verfasser attestierten der SBB, dass sie mögliche Risiken rechtzeitig erkannt und geeignete Massnahmen zur weiteren Risikoreduktion eingeleitet habe. Bereits Ende 2011 hatte die SBB entschieden, für CHF 50 Mio. zusätzliche 1700 Signale mit einer Geschwindigkeitsüberwachung auszurüsten («1700-Punkte-Programm»). Das Programm wird 2018 abgeschlossen, zwei Jahre früher als ursprünglich geplant. Damit kann das Restrisiko von Kollisionen in den nächsten Jahren halbiert werden – ein Meilenstein für noch mehr Sicherheit im Netz.

Die bestehenden Zugsicherungssysteme werden bis Ende 2017 vollständig durch die ETCS-Technologie ersetzt und mit der Funktionalität «Level 1 Limited Supervision» ausgestattet. Das Programm befindet sich auf Kurs; mittlerweile sind mehr

als 1600 der geplanten 11 000 ETCS-Standorte in Betrieb. Daneben laufen die Vorbereitungen auf die Inbetriebnahme der weiteren ETCS-Level-2-Strecken am Gotthard und im Rhonetal auf Hochtouren. Die SBB prüft zudem, die ab 2025 geplante Einführung von ETCS Level 2 auf dem gesamten Streckennetz früher anzugehen.

Als Antwort auf die Entgleisung in Schwerzenbach startete SBB Infrastruktur im Frühjahr 2013 das «12-Punkte-Programm Sicherheit». Ziel ist es, die Sicherheit und Produktionsqualität nachhaltig zu steigern. Im Rahmen des Programms

—  
Das 2018 abgeschlossene  
1700-Punkte-Programm  
ist ein Meilenstein für noch  
mehr Sicherheit im Netz.  
—

wurden unter anderem Grundlagenwissen in Bezug auf die Entstehung, Entwicklung und Bekämpfung von Schienenfehlern weiterentwickelt, der Gesamtprozess Überwachung überprüft und die Zusammenarbeit mit Lieferanten in Sicherheitsfragen intensiviert. Die letzten Meilensteine des Programms werden Mitte 2014 erreicht.

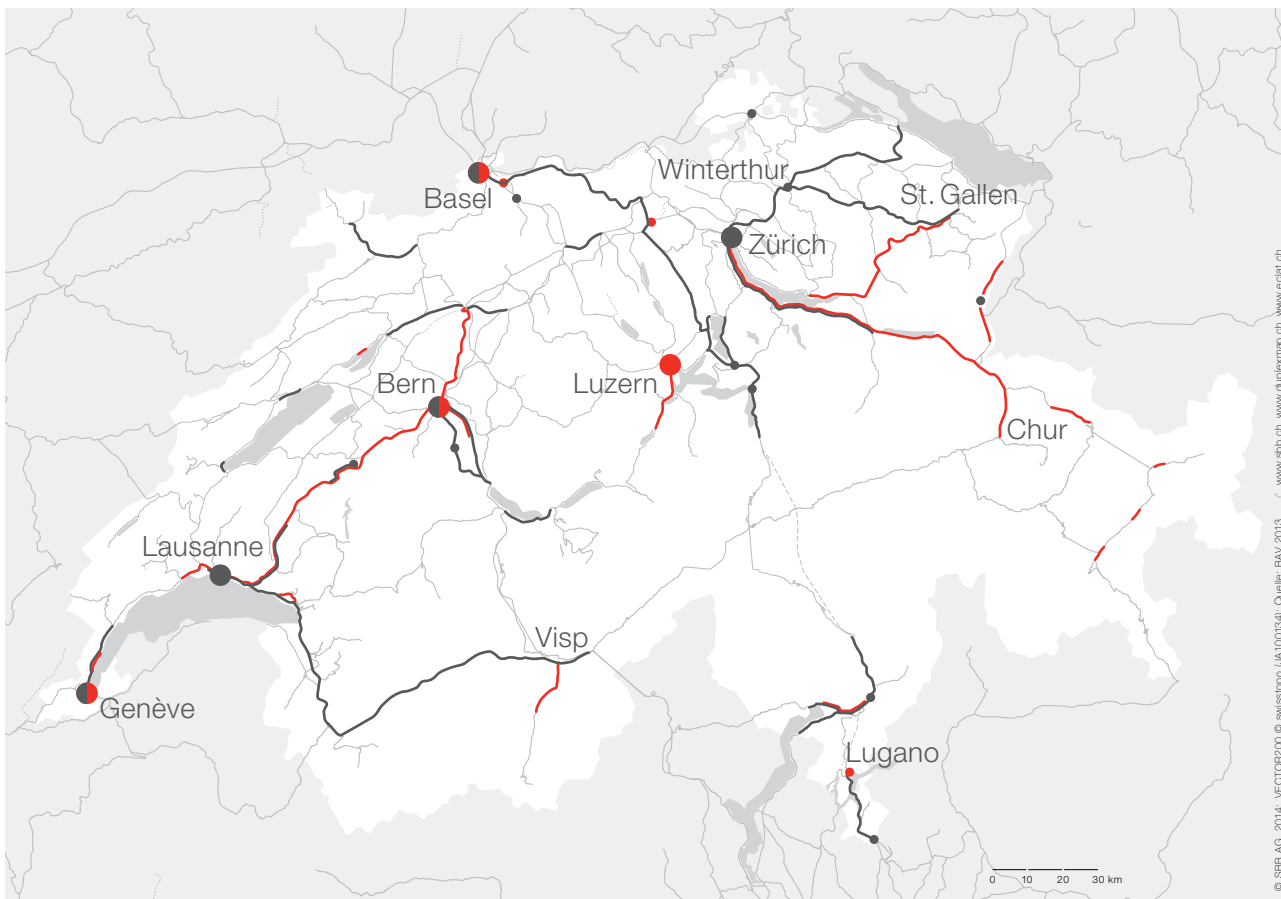
Um die Qualität der Bahnproduktion und damit die Kundenzufriedenheit zu verbessern, lancierte SBB Infrastruktur das Programm «Bauen, Unterhalten und Betreiben». Damit wird eine gesamtheitliche Übersicht über die Aktivitäten auf dem Netz und das frühzeitige Erkennen von Risiken ermöglicht. Ziele sind eine verbesserte Pünktlichkeit und die frühzeitige Information der Kunden bei absehbaren Betriebseinschränkungen. Erste Ergebnisse aus dem Programm liegen im Frühjahr 2014 vor.

### Bewegung auf der West-Ost-Linie.

Im Berichtsjahr befand sich das Programm «Léman 2030» noch in der Projektierungsphase. Für den Knoten Genf wurde im Sommer ein Gutachten für den unterirdischen Ausbau des Bahnhofs Cornavin vorgestellt. Diese Variante wird von allen Programmpartnern unterstützt, ist aber von der Bundesfinanzierung (FABI) und der zusätzlichen Finanzierung durch die Genfer Behörden abhängig. Seit Ende November kann sich die Öffentlichkeit im Informationspavillon von SBB, Bundesamt für



Ausbauten ZEB und FABI.



- Ausbauten ZEB
- FABI Ausbauschritt 2025

Verkehr und dem Kanton Waadt über das Projekt Léman 2030 informieren.

Auf allen Baustellen der Strecke Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) gingen 2013 die Arbeiten weiter voran. Bereits abgeschlossen wurde die Tagbaustrecke im Arvetal, welche die zukünftige Brücke über die Arve mit dem Pinchat-Tunnel verbindet. Auf anderen Baustellen haben die Arbeiten erst begonnen, so auf den beiden letzten Abschnitten der Tagbaustrecke zwischen dem Chemin de Grange-Falquet in Chêne-Bougeries und der Landesgrenze. Mehrere spektakuläre Ereignis-

nisse auf den Baustellen konnten von der Öffentlichkeit live mitverfolgt werden, so zum Beispiel die Verschiebung der Arve-Brücke oder die Versetzung des alten Bahnhofgebäudes von Chêne-Bourg. Die Tage der offenen Baustelle zogen gegen 18 000 Besucherinnen und Besucher an.

Mit dem Entwicklungsplan «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)» soll der Bahnhof Bern für die künftigen Anforderungen gerüstet werden: Bis 2025 werden zuerst der Tiefbahnhof des Regionalverkehrs Bern–Solethurn (RBS) ausgebaut und die Publikumsanlagen der SBB durch eine zweite Personenunterführung

(«Westpassage») erweitert. Ein neuer Zugang zum Bahnhof beim Bubenbergzentrum soll die bestehenden Durchgänge entlasten. Zu einem späteren Zeitpunkt ist unter der Grossen Schanze eine seitliche Erweiterung des SBB Bahnhofs mit vier zusätzlichen Gleisen vorgesehen.

Im Knoten Zürich sind Ende 2013 die Arbeiten am neuen Bahnhof Löwenstrasse und am Weinbergtunnel praktisch abgeschlossen. Im September 2013 sind der Einbau der festen Fahrbahn im Weinbergtunnel und der Bahnhof Löwenstrasse vollendet worden. Am 15. Juni 2014 nimmt die SBB den ersten Teil der Durchmesserlinie in Zürich in Betrieb. Die beiden Brücken zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und Altstetten gehen im Dezember 2015 in Betrieb; der neue Bahnhof Oerlikon ist im Herbst 2016 fertig.

#### Meilensteine auf der Nord-Süd-Achse erreicht.

Ende 2016 wird mit dem Gotthardbasistunnel der längste Eisenbahntunnel der Welt und das Herzstück der Nord-Süd-Achse Gotthard in Betrieb gehen. Damit der Gotthard- und 2020 der Ceneri-Basistunnel ihren Kundennutzen voll entfalten können, baut die SBB deren Zufahrtsstrecken aus. Die für die Inbetrieb-

nahme absolut zwingenden Projekte – etwa die beiden Erhaltungs- und Interventionszentren in Biasca und Erstfeld – sind im Bau. Während die AlpTransit Gotthard AG (ATG) die beiden Basistunnel erstellt, ist die SBB mit ihrer Projektorganisation Nord-Süd-Achse Gotthard (PONS) für die Inbetriebsetzung verantwortlich. Im Mai 2016 wird der Gotthardbasistunnel an die SBB übergeben. National- und Ständerat haben zudem grünes Licht für den Bau eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse gegeben. Damit wird zwischen Basel und dem Tessin und weiter nach Italien eine konkurrenzfähige Infrastruktur geschaffen, die den Transport von grossen Sattelaufliegern ermöglicht. Die SBB wird den 4-Meter-Korridor im Auftrag des Bundes bis 2020 realisieren.

Die neue Verbindung zwischen Mendrisio im Tessin und Varese in Italien geht im Dezember 2014 bis Stabio in Betrieb. Von Mendrisio bis zur Grenze verlaufen alle Arbeiten planmässig. 2014 stehen noch der Abschluss des Bahntechnikneubaus und einige Tiefbauarbeiten an. Anschliessend folgen Abnahmen und Testfahrten. Auf der italienischen Seite wird es beim Bau und bei der Inbetriebnahme zu Verzögerungen von rund einem Jahr kommen.

## Nächster Ausbauschritt läuft an.

Die Überwindung eines zentralen Flaschenhalses im Schweizer Schienennetz rückt einen guten Schritt näher: Die Vorarbeiten für den Vierspurausbau zwischen Olten und Aarau sind 2013 angelaufen. Im Frühjahr wurden die Pläne im Rahmen des eisenbahngesetzlich vorgeschriebenen Plangenehmigungsverfahrens in Olten, Däniken, Dulliken, Gretzenbach, Schönenwerd, Eppenber-Wöschnau und Aarau öffentlich aufgelegt. Herzstück des 800-Millionen-Franken-Projektes ist der doppelspurige, drei Kilometer lange Eppenbergtunnel. Hinzu kommen umfangreiche Massnahmen zu dessen Anbindung. Die Bauarbeiten sollen von 2015 bis 2020 dauern.

Der Vierspurausbau ist Teil des Bahnausbauprogramms «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» ZEB. Ziele sind mehr Verbindungen und Sitzplätze bei gewohnt hoher Pünktlichkeit. Das Bahnausbaupaket des Bundes beinhaltet mehr als 100 Infrastrukturprojekte mit einem Umfang von 5,4 Milliarden Schweizer Franken. Die grössten Einzelprojekte sind, neben dem Vierspurausbau Olten–Aarau, der Ausbau des Bahnknotens Lausanne und der Vierspurausbau in Liestal. Die SBB will die Ausbauten schrittweise bis 2025 in Betrieb nehmen.

### Endspurt bei den Betriebszentralen.

Ab 2016 wird der gesamte Bahnverkehr der SBB aus vier Betriebszentralen (BZ) gesteuert: Schrittweise hat die BZ West in Lausanne ihren Betrieb Anfang Mai 2010 aufgenommen, die BZ Ost am Flughafen Zürich im Dezember 2010. Die BZ Süd in Pollegio ist im Endausbau. Nach dem Einbau der Technik werden von dort aus ab 2014 die Testfahrten im Gotthardbasistunnel gesteuert. Die BZ Mitte in Olten geht von Dezember 2014 bis 2016 schrittweise in Betrieb.

### Bahninfrastruktur nachhaltig finanziert.

Immer mehr Menschen und Güter reisen mit der Bahn: Bis 2030 wird der Personenverkehr um 60, der Güterverkehr gar um 70 Prozent anwachsen. Die Schweiz braucht deshalb ein modernes, leistungsstarkes Bahnnetz. Dazu müssen Ausbauten und Unterhalt nachhaltig finanziert sein. Einen ersten Beitrag dazu leistet der Trassenpreis. Seit dem 1. Januar 2013 ist das neue Trassenpreissystem in Kraft. Über dieses Entgelt zur Trassenbenutzung fliesst SBB Infrastruktur jährlich CHF 1,1 Mrd. in die Kasse. Dadurch werden 30 Prozent der anfallenden Infrastrukturkosten für den Betrieb und Unterhalt des Netzes gedeckt. Die restliche Finanzierung kommt aus Bundesmitteln und Ausgleichszahlungen der SBB Immobilien.

Noch entschiedener haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 9. Februar 2014 mit ihrem Ja zur Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) die Weichen für ein nachhaltig finanziertes Bahnangebot gestellt. Damit kann insbesondere den Herausforderungen im Unterhalt, welche die SBB im Netzaudit 2009 und in den jährlichen Netzzustandsberichten transparent gemacht hat, schrittweise begegnet werden. FABI umfasst den unbefristeten Bahninfrastrukturfonds BIF, aus dem künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau finanziert werden, sowie das Strategische Entwicklungsprogramm STEP, in dessen Rahmen der Ausbau der Bahninfrastruktur nun in zeitlich etappierten Schritten vorgenommen wird. Die Stimmbevölkerung hat mit der Vorlage zudem den Vorschlag für die Ausgestaltung des ersten STEP-Ausbauschrittes bis 2025 im Umfang von CHF 6,4 Mrd. angenommen.

Die neue FABI-Gesetzgebung tritt voraussichtlich per 1. Januar 2016 in Kraft. Damit ergeben sich für die nächste Leistungsvereinbarung (LV) 2017–2020 relevante Änderungen. Nicht mehr in der LV geregelt werden in Zukunft Erweiterungsinvestitionen. Diese werden neu in Umsetzungsvereinbarungen im Rahmen von STEP vorgenommen. Neu gibt es keine vom Parlament verabschiedete LV SBB mehr. Der Abschluss der LV

erfolgt künftig direkt zwischen der SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV).

SBB Infrastruktur hat bereits mit den Vorbereitungen auf die Verhandlung der Leistungsvereinbarung 2017–2020 mit dem Bund begonnen. Die grosse Herausforderung liegt 2014 darin, den zukünftigen Mittelbedarf für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhalt zum einen und den Bedarf für die Erweiterungsinvestitionen zum anderen aufeinander abzustimmen und frühzeitig zu ermitteln.

### Zentrale Themen.

Die Massnahmen für Qualität und Sicherheit werden auch 2014 im Fokus stehen. Um das bestehende Niveau sicherzustellen und zu erhöhen, sind deutlich höhere Mehrleistungen insbesondere bei der Fahrbahn nötig. Aufgrund dieser Mehraufwendungen ist im Geschäftsfeld Netz auch in den nächsten Jahren mit einem ähnlich gedrückten Ergebnis wie 2013 zu rechnen. Bei den Grossprojekten stehen im kommenden Jahr mehrere Meilensteine an, so die Inbetriebnahme des ersten Teils der Durchmesserlinie Zürich. Auch das Projekt Ferrovie Mendrisio–Varese sollte zumindest auf Schweizer Seite zu Ende geführt werden. Wichtige Themen 2014 sind auch Verbesserungen beim Energiesparen und beim Supply Chain Management. Schliesslich wird auch die nachhaltige Finanzierung SBB Infrastruktur beschäftigt.

# Für Sicherheit und Qualität. Sicher und pünktlich: auf hohem Niveau – trotz schwierigem Jahr.

Das Sicherheitsjahr 2013 ist durch den Zugunfall in Granges-Marnand überschattet worden, den schwersten Zugunfall der SBB seit zehn Jahren. Insgesamt ist die Sicherheitsbilanz der SBB indessen auf hohem Niveau stabil geblieben. Die Anstrengungen der vergangenen Jahre tragen Früchte; nach den Ereignissen von 2013 ist das Sicherheitsprogramm überprüft und in einzelnen Punkten ergänzt worden. Weiter war 2013 geprägt durch erhöhte Bautätigkeit und verschiedene Grossstörungen. Trotzdem erreichten 87,5 Prozent aller Reisenden ihr Ziel mit weniger als drei Minuten Verspätung; bei den Anschlüssen wurde das zweitbeste Resultat seit Messung erreicht.

Sicherheit – das heisst unfallfreier Eisenbahnverkehr und Unversehrtheit der Kunden, Mitarbeitenden und Dritten – ist für die SBB ein zentrales Anliegen. Die Sicherheit gehört zu den drei Topzielen; die Konzernleitung befasst sich im Rahmen eines Standardtraktandums in jeder Sitzung mit der Sicherheit, und die Sicherheitsabteilung ist direkt dem CEO unterstellt. Die SBB unternimmt sehr viel für eine hohe Sicherheitskultur bei allen Mitarbeitenden – mit dem Bewusstsein, dass Sicherheit jeden Tag immer wieder neu geschaffen werden muss.

Ein über Jahre stetig weiterentwickeltes Sicherheitsmanagementsystem unterstützt dieses Bestreben nachhaltig. Dazu gehört unter anderem ein Messsystem, das sich nicht nur auf Unfälle beschränkt, sondern auf eine breite Palette von Sicherheitsrisiken fokussiert. Jährlich werden zusammen mit Externen der Stand und die Entwicklung der vielfältigen Sicherheitsrisiken bewertet. Das aufgrund der Erkenntnisse aktualisierte Sicherheitsprogramm wird jährlich von der Konzernleitung genehmigt.

### Sicherheitskultur ist zentral.

Die aktuelle Sicherheitsstrategie der SBB weist den Weg, wie das bereits über Jahre hohe Sicherheitsniveau weiter verbessert werden kann. Zentral dabei sind die Sicherheitskultur und der Umgang mit den vielfältigen «weichen» Faktoren in der Sicherheit. Ein weiterer Pfeiler ist der gezielte Einsatz von Technik. So hatte die Konzernleitung aufgrund der Überlegungen zu diesem letzten Punkt im Jahr 2011 den weiteren Ausbau der geschwindigkeitsabhängigen Zugsicherung beschlossen, also die technische Absicherung, dass keine Signale irrtümlich überfahren werden. Schliesslich werden Unfälle und kritische Gefährdungen parallel zur Unfalluntersuchungsstelle des Bundes intern systematisch untersucht und Korrekturmassnahmen konkret für den Einzelfall oder generell beschlossen.

Wie sich 2013 gezeigt hat, können auch bei sehr grossem Engagement für die Sicherheit eine Häufung von Unfällen oder Unfälle mit grösserem Schadensausmass nicht ausgeschlossen werden. Die Gesamtheit der Sicherheitsparameter für das Jahr 2013 lässt aber nicht auf ein gesunkenes Sicherheitsniveau schliessen. Denn gemessen an den Vorgaben des Bundes ist die SBB bezüglich Ereignissen im Zugbetrieb gut unterwegs. 2013 passierten ein Viertel weniger Zusammenstösse und Anpralle von Zügen mit mittlerem oder grossem Ausmasspotenzial; die Zugentgleisungen entsprechen dem Niveau der Vorjahre. Weitere Sicherheitsindikatoren wie Signalfälle oder Berufsunfälle haben sich im Vergleich zu den Vorjahren verbessert. So haben sich die durch die SBB verursach-

### Eisenbahnbetriebsunfälle.

Anzahl Unfälle aus Sicht der Infrastrukturbetreiberin



ten Signalfälle von 81 im Vorjahr auf 69 im Jahr 2013 deutlich reduziert.

Diese Fakten zeigen auf, dass sich die seit Jahren konstanten Anstrengungen zugunsten der Sicherheit bei der SBB bewähren.

### Ereignisse im Zugbetrieb 2013.

2013 wurden insgesamt 18 Zusammenstösse und Anpralle von Zügen mit mittlerem oder grossem Ausmasspotenzial registriert. Das sind ein Viertel weniger als im Vorjahr (24). Auf eine Million Trassenkilometer sind dies 0,11 Ereignisse. Dieser Wert liegt im Durchschnitt der letzten vier Jahre (0,11). Damit erfüllt die SBB klar die Vorgabe des Bundes von maximal 0,19 Ereignissen pro Million Trassenkilometer.

Im gleichen Zeitraum ereigneten sich 4 Zugentgleisungen (2012: 3) mit jeweils nur Sachschaden. Dies entspricht 0,02 Entgleisungen pro Million Trassenkilometer und entspricht dem Durchschnittswert der letzten vier Jahre. Diese Rate liegt deutlich unter der vom Bund festgesetzten Maximalvorgabe von 0,05. Markante Ereignisse im Zugbetrieb waren 2013:

- Frontalkollision zweier Personenzüge in Neuhausen aufgrund eines Signalfalls (26 verletzte Personen)

- Frontalkollision zweier Personenzüge in Granges-Marnand aufgrund eines Signalfalls (1 tödlich verletzte Person [Lokführer], 47 verletzte Personen)
- Kollision eines Lokzugs mit einem Güterzug in Basel Badischer Bahnhof aufgrund eines Signalfalls (nur Sachschaden)
- Kollision einer Rangierfahrt mit einem einfahrenden Güterzug in Martigny aufgrund des Missachtens zweier Halt zeigender Zwergsignale (nur Sachschaden)
- Seitliche Kollision einer S-Bahn mit einem rangierenden Bauzug wegen fälschlicherweise eingestellter Fahrstrasse in Stäfa (nur Sachschaden)
- Kollision aufgrund eines umkippenden Schienenkrans gegen einen durchfahrenden InterRegio in Zürich Oerlikon (Sachschaden und ein leicht verletzter Mitarbeiter)
- Vier Kollisionen aufgrund von Naturereignissen
- Entgleisung einer S-Bahn bei Schwerzenbach wegen eines Schienenbruchs
- Sieben Kollisionen mit fehlbaren Strassenverkehrsteilnehmern, davon drei an Bahnübergängen, in einem Fall entgleiste der Zug nach der Kollision mit einem Sattelschlepper.

Jeder Unfall wird systematisch analysiert, und wo notwendig und sinnvoll werden Massnahmen ergriffen. Dies führte auch 2013 zu mehreren Massnahmen und einzelnen Ergänzungen des Sicherheitsprogramms. Ebenso wurden zu ausgewählten Sicherheitsaspekten externe Meinungen eingeholt.

### Unfälle an Bahnübergängen und mit fahrenden Zügen.

2013 ereigneten sich insgesamt 17 Unfälle (Vorjahr: 20) an Bahnübergängen, davon drei mit mittlerem/grossem Ausmasspotenzial. In acht Fällen wurden Strassenfahrzeuge zwischen den Schranken eingeklemmt, in weiteren vier Fällen befuhren Strassenfahrzeuge Bahnübergänge trotz eingeschalteter Blinklichtanlage. Dreimal kollidierten Rangierfahrten mit Strassenfahrzeugen. Bei Unfällen auf Bahnübergängen wurden total fünf Personen leicht verletzt, in einem weiteren Fall wurde eine Person getötet. 2013 wurden 15 Bahnübergänge saniert. Von den ursprünglich 65 gefährlichen Bahnübergängen (Stand Ende 2010) verbleiben somit 15. Diese werden 2014 saniert. Damit kann die Sanierung aller gefährlichen Bahnübergänge bis Ende 2014 planmässig abgeschlossen werden.

Zudem ereigneten sich 2013 gemäss Eigner Kriterien fünf Unfälle mit fahrenden Zügen, bei denen Reisende oder Personen in Bahnhöfen und an Haltestellen betroffen waren. Diese forderten zwei Todesopfer sowie drei Leicht- und einen Schwerverletzten. Ein Unfall steht im Zusammenhang mit der Türschliessung von älterem Rollmaterial.

Nicht berücksichtigt werden im Eigenerziel grob fahrlässige Unfälle zum Beispiel aufgrund Überschreitens von Gleisen oder Besteigen von Bahnwagen (Stromschlag). 2013 ereigneten sich 20 derartige Unfälle, die Mehrzahl davon mit Todesfolgen. Die SBB sieht es daher als ihre Pflicht, die Kunden und Dritte über

## Unfälle mit Zügen: Das tut die SBB.

Immer wieder werden Kundinnen und Kunden in Unfälle mit fahrenden Zügen verwickelt. Dabei ist oft Selbstverschulden im Spiel. Das Risiko für Kunden der Bahn wird durch stetige Verbesserungen am älteren Rollmaterial und den Ersatz durch modernes Rollmaterial weiter reduziert. Die umfangreichen Massnahmen der letzten Jahre zeigen Wirkung. Unter anderem sind dies Sensibilisierung an Schulen, gezielte bauliche Vorkehrungen an Bahnhöfen und Einsatz der Transportpolizei an Orten, wo Personen häufig unerlaubt Gleise überschreiten. Um die Zahl riskanter Handlungen im Gleisbereich weiter zu senken, startet die SBB im ersten Halbjahr 2014 eine gezielte Sensibilisierung als Bestandteil des Sicherheitsprogramms 2014. Trotz dieser Massnahmen ist aber immer auch Selbstverantwortung gefragt. Dies zeigen auch die vier Starkstromunfälle Dritter infolge unerlaubten Besteigens von Bahnwagen deutlich.

die Bahngefahren zu sensibilisieren, und lanciert 2014 eine entsprechende Kampagne (S. Box S. 54).

### Weniger Berufsunfälle.

Die Unversehrtheit der Mitarbeitenden der SBB und von Drittfirmen, die für die SBB arbeiten, ist ein wichtiger Bestandteil der Sicherheit. Die SBB hat die Berufsunfälle seit Jahren kontinuierlich gesenkt. Dies war auch 2013 der Fall. Pro 100 Mitarbeitende ereigneten sich 1,7 Unfälle mit Ausfalltagen. Leider ist 2013 ein Lokführer bei der Zugskollision in Granges-Marnand

—  
Die SBB hat die Berufsunfälle  
seit Jahren kontinuierlich gesenkt.  
Das war auch 2013 der Fall.  
—

tödlich verunglückt. Dank grosser Anstrengungen in der Baustellensicherheit passierten auf Baustellen 2013 zwar keine tödlichen Unfälle wie 2012, es wurden aber drei Mitarbeitende der SBB oder von Drittfirmen schwer verletzt (darunter zwei Starkstromunfälle). Zudem wurde ein weiterer Mitarbeiter bei Rangierarbeiten zwischen den Puffern eingeklemmt und schwer verletzt.

Die Baustellensicherheit nachhaltig zu verbessern, ist eine grosse Herausforderung für die SBB und Drittfirmen. Die 2012 initiierten Massnahmen wurden 2013 konsequent weiterverfolgt; dazu gehört auch die starke Einbindung von Drittfirmen in die Sicherheitsarbeit.

### Konsequenzen aus den Zugunfällen.

Die Unfallhäufung 2013 und die Zugskollisionen Neuhausen und Granges-Marnand hat die SBB sehr ernst genommen. Die Unfälle veranlassten die SBB, transparent und ohne Tabus verschiedene Sicherheitsfragen zu prüfen. Eingehende Analysen ergaben für die Unfallserie kein Ursachenmuster. Einzelne Punkte im Sicherheitsprogramm wurden ergänzt, insgesamt wurden aber die bisherigen Stossrichtungen bestätigt. Vor allem zeigt es sich, wie wichtig die konstante Weiterentwicklung der Sicherheitskultur ist.

Denn die Sicherheitskultur prägt alles sicherheitsrelevante Handeln, von der operativen Ausführung bis zu den Entscheiden

des Topmanagements. Die SBB legt grössten Wert darauf, diese durchgehend in allen Bereichen auf ein sehr hohes Niveau zu bringen. Dazu gehören:

- die Fähigkeit, Fehler und Verbesserungspotenzial zu erkennen
- das Vertrauen, diese in einem Klima der Fairness zu thematisieren, und
- der gemeinsame starke Wille zu Verbesserungen.

Geprägt durch die Unfallserie wurde die Schulung des Risikobewusstseins zum Schwerpunktthema gemacht. Es wird 2014 als Thema der unternehmensweit durchgeführten Sicherheitswerkstätten fortgesetzt.

Infolge der beiden Zugskollisionen Neuhausen und Granges-Marnand wurde das 2011 beschlossene und bereits laufende Ausrüstungsprogramm für weitere 1700 Signale mit Geschwindigkeitsüberwachung bzw. Abfahrverhinderung von 2020 auf 2018 vorgezogen. Bis die Umsetzung abgeschlossen ist, greifen auf ausgewählten Bahnhöfen Übergangsmassnahmen (4-Augen-Prinzip, vorgezogene Ausrüstung mit Geschwindigkeitsüberwachung und Abfahrverhinderung bis spätestens Ende 2015).

Die SBB liess die Zugbeeinflussungsstrategie und das Arbeitsumfeld der Lokführer durch externe Gutachter beurteilen. Die seit Jahren eingeschlagene Strategie zur Weiterentwicklung der Zugbeeinflussung wurde als zweckmässig beurteilt. Zudem wurde empfohlen, ETCS Level 2 zügig flächendeckend einzuführen. Das Gutachten zum Arbeitsumfeld der Lokführer attestiert der SBB eine hohe Sicherheitskultur und bestätigt viele der bisher ergriffenen Massnahmen. Die Empfehlungen betreffen von der SBB bereits bearbeitete Handlungsfelder.

### Mehr Suizide.

Die Zahl der auf dem SBB Netz verübten Suizide bewegte sich mit 123 Fällen über dem Niveau der Vorjahre (Durchschnitt 2009–2012: 112), dazu kommen 64 Suizidversuche mit teilweise schwer verletzten Personen. Die SBB engagiert sich deshalb vermehrt und international abgestützt in der Suizidprävention. So wird der Aushang von Tafeln der «Dargebotenen Hand» (Telefon 143) im Laufe der Jahre an Bahnhöfen auf dem SBB Netz verstärkt. Zudem hat die SBB zur Festlegung weiterer wirksamer präventiver Massnahmen einen externen Experten für Suizidprävention beigezogen. Ein Pilot mit verschiedenen Präventionsmassnahmen wird ab 2014 umgesetzt.



### Schutz von Reisenden und Personal fordert weiter.

Die Security-Ereignisse waren im Jahr 2013 gesamthaft um 10 Prozent rückläufig. Dies kommt nicht von ungefähr: Seit Jahren unternimmt die SBB viel, damit die Kundinnen und Kunden sich in den Zügen und Bahnhöfen sicher fühlen können. Ziel ist auch der Schutz der Mitarbeitenden der SBB, des Rollmaterials, der Anlagen und Immobilien vor strafbaren Handlungen.

Der Massnahmenverbund mit Transportpolizei, privaten Sicherheitsdiensten, Videoüberwachung und dem Gewaltpräventionsprogramm RailFair bewährt sich und wird laufend auf die aktuellen Ereignisse abgestimmt. Bei den Aggressionen gegenüber den Mitarbeitenden ist die Situation grundsätzlich stabil. Insbesondere bei Billettrollen ist das Zugpersonal mit persönlichen Beleidigungen, Drohungen, Festhalten, Wegstossen und Bespucken konfrontiert. 2013 wurden unter anderem folgende Massnahmen intensiviert:

- Laufende Anpassungen der Einsatztaktik der Transportpolizei an die aktuelle Lage und Steigerung der sichtbaren Präsenz in Bahnhöfen und Zügen.
- Weiterführung der Doppelbegleitung sowie Begleitung der kritischen Züge durch Sicherheitspersonal.
- Unterstützung des Lokpersonals bei der Remisierung der Züge und Lancierung eines Massnahmenkonzepts.
- Verankerung/Weiterentwicklung der regionalen Security-Zirkel (bessere Zusammenarbeit Zirkel Zug und Bahnhof, Einbezug Lokpersonal, Verstärkung des Informationsaustauschs).

### Kupferdiebstähle und Laserblendungen.

Die SBB steht gleich wie andere europäische Bahnen und industrielle Betriebe im Fokus international operierender Banden, die Kupfer aller Art entwenden. In der zweiten Jahreshälfte 2013 nahmen die Kupferdiebstähle bei der SBB markant zu. Entwendet wird das Kupfer aus Lagern, Baustellen und direkt ab Streckenleitungen. Dies hat die SBB zu einem Massnahmenpaket veranlasst: Lager und Baustellen werden besser gesichert und Erdungsseile durch Aluminium (die Materialkosten sind 75 % geringer) ersetzt. Entwendete Erdungsseile verursachen hohe Zusatzaufwendungen und gefährden die Täterschaft sowie das Unterhaltspersonal.

Eine Gefahr vorwiegend für Lok- und Sicherheitspersonal stellen Blendungen mit Starklaser-Pointern dar. Seit 2011 wird regelmässig im dritten Quartal eine Zunahme der Laserattacken registriert. Laserattacken können Augenverletzungen verursachen und den Bahnbetrieb beeinträchtigen. Bis heute konnte kein technischer Schutz gefunden werden, welcher den besonderen bahnbetrieblichen Ansprüchen genügt.

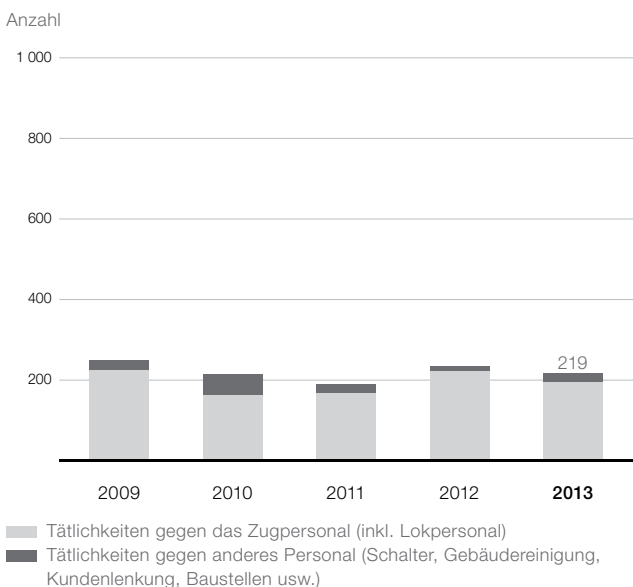
### Mehr Graffiti an Zügen.

Das Besprayen im Innern von Schienenfahrzeugen ist stabil. Anders sieht es bei den Aussenflächen aus: Gegenüber dem Vorjahr ist eine Zunahme um 29 Prozent zu verzeichnen. Die Sprayer treten meist in Gruppen auf, was ihnen ermöglicht, drei bis fünf Fahrzeuge pro Komposition grossflächig zu besprayen. Seit diesem Jahr sind alle Regionen betroffen. Die gesamten

## Fantransporte geben weiterhin Probleme auf.

Die SBB mit ihren Kundinnen und Kunden ist von negativen Begleiterscheinungen von Fantransporten zu Sportveranstaltungen betroffen. Intern hat sie die Zuständigkeiten konsequent gebündelt; die Konzeption der Angebote, die Koordination der Fantransporte sowie die Kontakte zu den Klubs und Fanorganisationen erfolgen heute aus einer Hand. Im Sommer wurde für Fantransporte speziell umgebautes Rollmaterial in Betrieb genommen. Trotz der baulichen Anpassungen kommt es noch immer regelmässig zu Zwischenfällen, zum Beispiel Würfe von Petarden und anderen Gegenständen aus den Zügen, Notbremsenmissbräuchen oder Gleisüberschreitungen. Diese Ereignisse zeigen deutlich das Gefahrenpotenzial im Umfeld von Fantransporten auf. Die Problematik steht auf politischer Ebene in Diskussion.

## Tätlichkeiten gegen das Personal.



Vandalismusschäden am Rollmaterial belaufen sich im Berichtsjahr auf über CHF 5,5 Mio.

## Pünktlichkeit leicht rückläufig.

Die Pünktlichkeit der SBB lag auch 2013 im internationalen Vergleich vorn. Dazu kommt, dass die SBB im Gegensatz zu den meisten ausländischen Bahnen die Pünktlichkeit kundengewichtet misst und einen Zug bereits bei drei Minuten als verspätet ausweist. Bei der Anschlussgewährung wurde nach 2012 das zweitbeste Resultat seit Beginn der Messungen im Jahr 2008 erreicht; seit 2013 erhebt die SBB auch die Anschlusspünktlichkeit kundengewichtet. Die Kundenpünktlichkeit – der Anteil der Reisenden, die pünktlich oder mit weniger als drei Minuten Verspätung am Ziel ankommen und alle Anschlüsse erreichten – konnte mit 87,5 Prozent das Vorjahresniveau nicht ganz erreichen (2012: 88,0 Prozent). Das Eigenerziel von 89 Prozent wurde um 1,5 Prozentpunkte verfehlt.

Der Rückgang um 0,5 Prozentpunkte ist nicht erfreulich für die Kunden. Er erklärt sich mit der starken Bautätigkeit auf dem Schienennetz im vergangenen Jahr. Unter laufendem Betrieb wurde im Herzen des schweizerischen Eisenbahnsystems die Grossbaustelle der Durchmesserlinie (DML) in Zürich betrieben, und dies ohne Einschränkung des Angebots. Hier ist es ver-

## Pünktlichkeit im internationalen Vergleich.



Pünktlichkeit im Fernverkehr gemäss UIC-Standard:  
 Anteil der vorzeitig, pünktlich oder mit maximal 15 Minuten Verspätung angekommenen Züge.  
 Quelle: UIC 2011

säumt worden, die Kundinnen und Kunden frühzeitig auf mögliche Beeinträchtigungen hinzuweisen. Hinzu kam ein erhöhter Unterhaltsbedarf, der vermehrt Baustellen und ungeplante Langsamfahrstellen zur Folge hatte. Die DML verbindet die Bahnhöfe Altstetten, Zürich Hauptbahnhof und Oerlikon; sie entlastet den Hauptbahnhof und erhöht die Fahrplanstabilität in der ganzen Schweiz. Der Bau betrifft den ganzen Raum Zürich und 44 von 100 Reisende, die täglich mit der SBB unterwegs sind.

Die Vollinbetriebnahme der DML erfolgt Ende 2015. Somit fordert die Fahrplanstabilität auch 2014 heraus. Die SBB unternimmt alles, trotz der Erschwernisse möglichst ohne Einschränkungen des Angebots die Kundenpünktlichkeit zu gewährleisten. Flankierend appelliert sie an das Verständnis der Kundschaft und verbessert die Kommunikation. Erste positive Auswirkungen auf die Kundenpünktlichkeit in der übrigen Schweiz wird ab Juni 2014 bereits die Eröffnung des ersten Teils der DML haben.

Neben der Durchmesserlinie beeinflussten auch andere Bauarbeiten auf dem Netz die Kundenpünktlichkeit. Ein erhöhter Substanzerhaltungsbedarf verursachte vermehrte Baustellen, dazu kamen ungeplante Langsamfahrstellen, Zugsausfälle und -umleitungen. Zahlreiche Grossstörungen an neuralgischen Stellen sowie während der Hauptverkehrszeit, zum Beispiel im Zürichbergtunnel im Juli, hatten spürbaren Einfluss auf die Kun-

den. Schliesslich begann das Jahr mit einem harten und langen Winter. Deutlich unterdurchschnittliche Temperaturen sowie überdurchschnittliche Niederschläge auf der Alpennordseite und im Wallis verursachten Störungen an Infrastrukturanlagen und Rollmaterial. 3,4 Prozent aller Verspätungen 2013 gingen auf Schienensuizide im Eisenbahnnetz zurück.

### Pünktlichkeit als zentrales Ziel.

Kundenpünktlichkeit geniesst wie die Sicherheit sehr hohe Aufmerksamkeit des Managements. Sie gehört zu den zentralen Zielen der SBB und ist Standardtraktandum in jeder Konzernleitungssitzung. Zudem entschied die Konzernleitung, das strategische Management der Pünktlichkeit von der Infrastruktur

## Die Priorisierung der Anschlüsse hat sich bewährt und wird auch 2014 konsequent weiterverfolgt.

zum Konzernbereich Sicherheit und Qualität zu verschieben. Somit können die integrierte Führung des Themas unternehmensweit wahrgenommen und Synergien mit der Sicherheit und dem Qualitätsmanagement genutzt werden. 2013 ist ein Pünktlichkeitsprogramm mit einem Massnahmenkatalog aufgesetzt, dessen Stand regelmässig geprüft wird. Dies alles im Sinne unserer Kunden, die eine hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit voraussetzen.

Kurz vor Jahresende war schliesslich ein Aufwärtstrend erkennbar. Im Dezember konnte mit 88,7 Prozent pünktlichen Reisenden ein Rekordergebnis erreicht werden. Nie zuvor in der Messreihe seit 2008 war ein Dezemberwert so hoch. Dieser Trend setzte sich auch Anfang 2014 fort.

### Anschlüsse haben Vorrang.

Bei der Anschlussgewährung wurde mit 97,3 Prozent das zweitbeste Resultat seit Beginn der Messungen im Jahr 2008 erreicht. Im Sinne der Kundenorientierung werden Zugsausfälle immer als Anschlussbrüche gerechnet. Aus den erwähnten Gründen gab es mit der Bautätigkeit einige davon. Die Anschlussgewährung ist für die Kundinnen und Kunden vorrangig und hat auch für die SBB hohe Priorität. Seit 2013 wird sie

zudem strenger gemessen, das heisst gewichtet nach der tatsächlichen Anzahl umsteigender Kunden in den jeweiligen Zügen. Die Priorisierung der Anschlüsse – insbesondere solcher mit vielen Reisenden – durch die Bahnproduktion hat sich bewährt und wird auch 2014 konsequent weiterverfolgt.

Gelitten durch die Ereignisse von 2013 hat die Kundenzufriedenheit bezüglich der Pünktlichkeit. Das Rekordergebnis des Vorjahrs von 83,1 Punkten konnte mit 81,7 Punkten nicht erreicht werden. Mit gezielten Massnahmen, die Kundeninformation und -lenkung im Störfall zu verbessern sowie Störungen zu vermeiden, gibt die SBB Gegensteuer.

### Konzernweites Qualitätsmanagement im Aufbau.

Qualität und Qualitätsmanagement sind Schlüsselfaktoren im Hinblick auf die Kunden- und Serviceorientierung der SBB. Dies haben gerade 2013 eine Häufung qualitätsrelevanter Ereignisse (z. B. Stellwerk-, Fahrleitungs- und Rollmaterialstörungen sowie Baufehler) und Probleme in der Pünktlichkeit gezeigt.

Ziel des Qualitätsmanagements (QM) ist es, für die Kundinnen und Kunden optimale Leistungen zu erbringen und damit dem Unternehmen optimale Einnahmen zu verschaffen – denn zufriedene Kunden beanspruchen dessen Leistungen gerne. Das QM ist bei der SBB nicht neu. Weil der gewünschte Gesamterfolg jedoch nicht eintrat, hat die Konzernleitung die Aufgaben neu strukturiert und 2013 beschlossen, eine integrierte QM-Organisation zu schaffen. Diese soll ein konzernweit optimiertes Qualitätsmanagement sicherstellen und auch den Bedürfnissen der einzelnen Unternehmensbereiche mit ihren unterschiedlichen Märkten und Kunden gerecht werden. Zu diesem Zweck ist auf der Stufe des Gesamtunternehmens der Konzernbereich Sicherheit um das Qualitätsmanagement erweitert worden. Neu besitzen zudem alle Divisionen eine QM-Fachfunktion. Mit den neu festgelegten Rollen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten hat das Qualitätsmanagement den Stellenwert erhalten, den die Kundinnen und Kunden erwarten.

Die angepasste strategische Ausrichtung, der Entwicklungsplan und die daraus abgeleiteten Massnahmen für 2014 legen die Basis für zielgerichtete und nachhaltige Qualitätsverbesserungen. Sie wollen aber auch rasch hoch kundenrelevante Qualitätsmängel beseitigen und die Anzahl sowie die Auswirkungen qualitätswirksamer Ereignisse deutlich reduzieren.

# Für die Umwelt. Mit der SBB nachhaltig unterwegs.

Mit der Bahn reisen die Kundinnen und Kunden umweltfreundlich. Der öffentliche Verkehr trägt namhaft zur nachhaltigen Entwicklung der Schweiz bei. Mit nur 5 Prozent Anteil am Energieverbrauch des Verkehrssektors erbringt die Bahn 17 Prozent der Personen- und 36 Prozent der Güterverkehrsleistung. Bis 2025 will die SBB 20 Prozent des prognostizierten Jahresverbrauchs einsparen. Dies entspricht dem Stromverbrauch von 150 000 Haushalten. Diese Energieeinsparungen unterstützen das Ziel, ab 2025 alle Züge mit 100 Prozent erneuerbarer Energie anzutreiben. Auch in der Abfallbewirtschaftung setzt die SBB Akzente.

Nachdem Bundesrat und Parlament 2011 den schrittweisen Ausstieg aus der Kernenergie beschlossen haben, präsentierte der Bundesrat am 4. September 2013 die Botschaft zum ersten Massnahmenpaket. Ziel ist der etappenweise Umbau der Schweizer Energieversorgung bis 2050, der insbesondere durch die Senkung des Energieverbrauchs und den zeitgerechten und wirtschaftlich tragbaren Ausbau der erneuerbaren Energien erreicht werden soll.

Als bundesnaher Betrieb leistet die SBB einen aktiven Beitrag: Bis 2025 will sie 600 Gigawattstunden (GWh) Energie pro Jahr einsparen und zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie fahren. Dank eines ausserordentlich wasserreichen Jahres ist es bereits 2013 gelungen, den Bahnstrombedarf vollumfänglich mit erneuerbarer Energie abzudecken.

### Vorne bei Energieeffizienz und erneuerbaren Energien.

Das Engagement der SBB ist auch dem WWF nicht verborgen geblieben. Im Juni publizierte er die Ergebnisse seiner Stromstudie, die auf einer Befragung der 50 grössten Schweizer Unternehmen beruht. Gemäss dieser Studie gehört die SBB zu den acht Vorreiterunternehmen in Sachen Energieeffizienz und erneuerbare Energien.

2013 hat die SBB ihr ambitioniertes Energiesparprogramm weiter umgesetzt. Die seit 2010 umgesetzten Energiesparmassnahmen konnten von 55 GWh auf 73,3 GWh pro Jahr gesteigert werden. Das entspricht dem durchschnittlichen Stromverbrauch von rund 18 000 Haushalten. Die ehrgeizigen Ziele der neuen Energiestrategie der SBB sollen mit einem breiten Spektrum an Massnahmen in den Bereichen Technik, Verhalten und Angebot erreicht werden (Beispiele siehe Box unten).

## Energiesparen: Die Summe macht's.

Energieeffizienz ist bei der SBB die Summe vieler einzelner Massnahmen in Technik, menschlichem Verhalten und Angebot. Drei Beispiele von Massnahmen aus dem laufenden Energiesparprogramm:

- Wasserkraftwerk Amsteg (UR): Durch eine verbesserte Steuerung der Düsen der drei Peltonturbinen, welche das Wasser aus den Druckleitungen auf die Turbinenräder lenken, kann der Wirkungsgrad des Werks um rund 0,6 Prozent erhöht werden. Aus der Optimierung der Anlagen resultiert eine jährliche Mehrproduktion von 2,6 GWh, was dem Strombedarf von 650 Haushalten entspricht.
- Modernisierung der Reisezugwagen Typ Bpm51: Neben dem Umsetzen langfristig geplanter Massnahmen mit Einsparwirkungen von mehreren GWh zählen auch kleinere Beiträge. Dem Engagement der Mitarbeitenden des Industriewerks Olten ist es zu verdanken, dass durch eine besser isolierte Fensterumrandung die 45 Reisezugwagen der bewährten Bpm-51-Flotte in Zukunft 160 Megawattstunden (MWh) Strom pro Jahr einsparen werden. Die Massnahme wird sich bereits in rund 1,3 Jahren amortisieren.
- Adaptive Lenkung: Grosse Energieeinsparungen sind durch die landesweite Einführung der adaptiven Lenkung (ADL) im Sommer 2014 geplant. ADL übersetzt die errechnete Fahrstrategie in eine leicht umsetzbare Fahrempfehlung; diese wird dem Lokführer direkt in den Führerstand übermittelt. Das vermeidet unnötige Stopps, erhöht die Fahrplanstabilität und fördert eine energieeffiziente Fahrweise.

Die Bahn nutzt zwei Arten von Strom: den Bahnstrom mit einer Frequenz von 16,7 Hertz und den Dreh- oder Haushaltsstrom mit 50 Hertz. Für den Bahnbetrieb benötigen die SBB und die von ihr versorgten Bahnen pro Jahr rund 2440 GWh. Das entspricht dem durchschnittlichen Jahresverbrauch von rund 610 000 Haushalten. Trotz des Sparziels von 600 GWh bis 2025 wird die SBB in den kommenden Jahren mehr Energie beschaffen müssen. Zum einen sinkt die Erzeugung, da verschiedene

Kantone in den Konzessionen die Restwassermengen erhöht haben. Zum anderen führt der Angebotsausbau durch die Durchmesserlinie in Zürich und den Gotthardbasistunnel zu einem Mehrbedarf an Strom. Die SBB deckt diesen Mehrbedarf von rund 400 GWh zu 100 Prozent aus erneuerbarer Energie. Dazu beschafft sie Strom aus sicheren und wirtschaftlich sinnvollen Projekten mit Wind- und Wasserkraft.

## Klimafreundliche SBB – dank Wasserkraft.

Rund drei Viertel des SBB Energieverbrauchs (16,7 Hertz) entfallen auf den Bahnstrom zum Antrieb der Züge. Der Bahnbetrieb verursachte jedoch 2013 nur gerade 5 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen, denn der Bahnstrombedarf wird weitgehend mit klimafreundlicher Wasserkraft gedeckt. Die grössten Hebel zur weiteren Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses liegen deshalb anderswo – bei den Gebäuden sowie dem Treibstoffverbrauch von Rangier- und Strassenfahrzeugen.

### Energieverbrauch und damit verbundene CO<sub>2</sub>-Emissionen der SBB.

Anteile am Energieverbrauch



Anteile an den CO<sub>2</sub>-Emissionen



- Bahnstrom
- Diesel für Bahntraktion
- Kraftstoff (nicht Traktion)
- Strom für Gebäude und Anlagen
- Wärmeenergie für Gebäude

### Garantiert hoher Wasserkraftanteil.

2013, dem UNO-Jahr des Wassers, stammten dank der ausserordentlich hohen Verfügbarkeit 100 Prozent des Bahnstroms aus erneuerbaren Energiequellen. Auch in Jahren mit tiefer Produktion sind fortan mehr als 80 Prozent Wasserkraftanteil am Bahnstrom garantiert – unter anderem dank eines Liefervertrags mit dem Rheinkraftwerk Kembs, den die SBB Anfang 2012 mit der französischen Anbieterin Electricité de France SA (EDF) unterzeichnet hat. Parallel dazu erneuert die SBB ihre Wasserkraftwerke, baut deren Kapazität aus und schliesst sie ans 50-Hertz-Netz an. So kann der Strom sowohl für die Bahnstromversorgung als auch für die 50-Hertz-Versorgung erzeugt und gespeichert werden. Zudem wird das Bahnstromnetz stärker mit dem 50-Hertz-Netz gekoppelt, um die Versorgungssicherheit zu erhöhen.

Die SBB ist heute Eigentümerin von zwei Photovoltaikanlagen in Bern Aebimatt und in Zürich Altstetten. Am 12. Dezember erfolgte der Baustart für eine dritte Anlage in Zürich Herdern. Auf dem Dach der neuen Instandhaltungshalle für SBB Züge wurden Unterkonstruktion und 2070 Solarpanels auf einer Fläche von 4000 Quadratmetern montiert. Die Anlage wird pro Jahr gegen 545 000 Kilowattstunden Strom produzieren. Die SBB sieht ein grosses Potenzial für die Solarstromerzeugung auf ihren Dachflächen. Da die Stromerzeugung durch Photovoltaik aber nicht zu ihrem Kerngeschäft gehört, will sie diese Flächen an Dritte vermieten. Die SBB ist daran interessiert, entsprechende Geschäftsmodelle mit Partnern zu entwickeln.

### CO<sub>2</sub> reduzieren und Klima schützen.

Zugreisen verursachen rund 20-mal weniger CO<sub>2</sub> als eine vergleichbare Autofahrt. Wer also mit der Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportieren lässt, schont das Klima. Die SBB ruht sich aber nicht auf diesem Vorsprung aus, sondern reduziert ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss kontinuierlich. Bis 2020 will sie gegenüber 1990 30 Prozent weniger CO<sub>2</sub> emittieren. 2013 hat sie ihre jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen seit dem Beginn des Klimaprogramms im Jahr 2009 um 10 240 Tonnen reduziert. Der gesamte CO<sub>2</sub>-Ausstoss beträgt rund 132 000 Tonnen jährlich – hauptsächlich verursacht durch Gebäudeheizungen und den Dieserverbrauch für die Traktion. Die SBB fokussiert ihre Klimaschutzmassnahmen deshalb auf Gebäude und Anlagen sowie auf die Beschaffung von Hybridlokomotiven und auf effiziente Fahrweise.

SBB Immobilien setzt bei Neubauten und Sanierungen auf Massnahmen, welche die Energieeffizienz deutlich steigern und somit den CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduzieren. Als Mitglied der Schweizer

Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI) wendet die SBB in Grossprojekten den Standard Nachhaltiges Bauen der «Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen» (DGNB) an. Mit diesem Zertifizierungssystem fliessen alle drei Aspekte der Nachhaltigkeit – wirtschaftliche, soziale und ökologische – umfassend und systematisch in die Entwicklung der Projekte mit ein.

Wo immer ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll, sollen erneuerbare Energien zum Einsatz kommen, so auch bei den neuen Wohn- und Geschäftshäusern des Areals Letzibach C und dem Westlink Plaza in der Nähe des Bahnhofs Zürich-

## 2013 stammten 100 Prozent des Bahnstroms aus erneuerbaren Energiequellen.

Altstetten. Die Neubauten werden im Minergie-Eco-Standard erstellt und im Rahmen eines Energie-Contractings mit Fernwärme und -kälte des Elektrizitätswerks Zürich (EWZ) versorgt. Das Westlink Plaza wurde im Herbst eröffnet, das Areal Letzibach C soll bis 2015 fertiggestellt sein.

Auch bei der Fahrzeugflotte wird die SBB die CO<sub>2</sub>-Emissionen senken. Mit der Beschaffung von 30 neuen Hybridloks des Typs Eem 923 reduziert SBB Cargo ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss um jährlich 4000 Tonnen. Auch SBB Infrastruktur wird alte dieselbetriebene Rangierloks und Baudiensttraktoren durch moderne Fahrzeuge ersetzen. Sie verringert damit den CO<sub>2</sub>-Ausstoss ab 2020 um jährlich rund 6500 Tonnen. EcoDrive-Kurse für die Lokführer und die Fahrer von Strassenfahrzeugen sind weitere Beispiele für energie- und klimaschonende Massnahmen.

### Umweltauswirkungen systematisch steuern.

Die SBB steuert ihre Umweltauswirkungen mit einem umfassenden Umweltmanagementsystem. Dieses unterstützt sie dabei, Auswirkungen auf die Umwelt zu identifizieren, entsprechende Massnahmen einzuleiten und deren Wirkung zu überprüfen. So kann sie zum Beispiel ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss, den Materialverbrauch oder den Lärmschutz professioneller steuern. Die Umweltmanagementsysteme des Konzerns, von Personenverkehr Operating und der Divisionen Infrastruktur und Cargo



haben Audits mit Erfolg absolviert. Der Auditor der Zertifizierungsgesellschaft SQS bescheinigte der SBB ein «hohes Commitment für den Umweltschutz». Ziel ist, für alle Bereiche der SBB ein Umweltmanagementsystem einzuführen.

### Grosses Engagement gegen Littering.

Das achtlose Liegenlassen von Abfall – das sogenannte Littering – hat in Zügen und Bahnhöfen zugenommen. Das verursacht nicht nur hohe Entsorgungs- und Reinigungskosten, sondern beeinflusst auch direkt die Kundenzufriedenheit und das Sicherheitsempfinden von Fahrgästen und Mitarbeitenden. Ein verschmutzter Zug oder Bahnhof senkt ausserdem die Hemmschwelle für weiteres Littering oder Vandalismus.

Die SBB kann dieses Problem nicht im Alleingang lösen. Der Beitrag von Kundinnen und Kunden ist wichtig, um den Umfang des Litterings zu reduzieren. Bereits 2012 hatte die SBB zwei Anti-Littering-Kampagnen lanciert, um der steigenden Tendenz entgegenzuwirken. Mit neuem Konzept und neuen Sujets setzte sie die Sensibilisierung der Kundschaft im November 2013 fort. Der Aufhänger waren diesmal kreative Plakate, welche die Künstlerin Nora Fehr aus Abfall und Zigarettenstummeln gefertigt hatte. Mit einem Herz aus Abfall überraschte die SBB Reisende an Bahnhöfen, in Zügen und Pendlerzeitungen und bedankte sich: «Danke, dass Sie Abfall am Bahnhof statt

im Zug und Zigaretten im Aschenbecher statt auf dem Gleis entsorgen.» Zugdurchsagen und Überraschungsaktionen an mehreren Bahnhöfen sensibilisierten zusätzlich; so gewährten RailClean-Mitarbeitende einen spannenden Einblick hinter die Kulissen. Spontane Reaktionen von Reisenden zeigten, dass die Sujets und Botschaften gut ankamen.

Die SBB zentralisiert und professionalisiert zudem die Verwertung ihrer Abfälle, Sonderabfälle, Wertstoffe und Fahrzeuge. Damit will sie unter anderem Kosten reduzieren und den Erlös aus Wertstoffen steigern sowie einen ersten Schritt in Richtung Kreislaufwirtschaft gehen. Das neue «Kompetenzzentrum Entsorgung» startet am 1. Januar 2014.

In einem Pilot rüstete die SBB im Oktober 2012 den Bahnhof Bern mit 128 Recyclingstationen aus. Seither können Reisende Papier, PET und Alu getrennt entsorgen. Das Resultat ist beeindruckend – Kundinnen und Kunden entsorgen 95 Prozent der Wertstoffe korrekt. Jährlich können so 100 Tonnen Zeitungen, PET-Flaschen und Aludosen wiederverwertet werden, die zuvor in der Kehrichtverbrennung landeten. Für das erfolgreiche Projekt durfte die SBB als erstes Unternehmen den «Green Can Award» entgegennehmen. 2014 will die SBB auch die vier Bahnhöfe Zürich, Basel, Luzern und Genf flächendeckend mit Recyclingstationen ausstatten.

## Saubere Bahn: eine Sisyphusarbeit.

Der tägliche Kampf um eine saubere Bahn und gegen das zunehmende Littering ist personalintensiv. Heute reinigen täglich rund 420 Mitarbeitende 792 Bahnhöfe. 850 weitere Mitarbeitende sorgen für saubere Züge, und das seit Oktober 2013 auch unterwegs. Die rot uniformierten mobilen Reiniger sammeln während der Hauptverkehrszeiten auf den wichtigsten Linien PET-Flaschen, Kaffeebecher sowie Zeitschriften ein und leeren Abfalleimer.

2013 wurden insgesamt 32 080 Tonnen Restmüll, 6030 Tonnen Papier und Karton, 189 Tonnen PET, 49 Tonnen Glas und 24 Tonnen Aluminium entsorgt. Besonders schwierig ist die Entfernung der Zigarettenstummeln, die allzu oft im Gleisbett landen. Sie senken die Hemmschwelle anderer Reisenden, weitere Stummeln oder gar Abfall aufs Gleis zu werfen. Die manuelle Reinigung der Gleisfelder ist mit sehr viel Aufwand verbunden und verursacht jährlich Kosten von rund 3,5 Millionen Franken.

### Schutz vor Lärm und Erschütterungen.

Die SBB unternimmt grosse Anstrengungen, um die Bevölkerung vor übermässigem Bahnlärm zu schützen. In den letzten Jahren hat sie ihre Züge mit lärmarmen Bremssystemen ausgerüstet und Lärmschutzvorrichtungen gebaut. Bis Ende 2013 sind im Rahmen des Lärmschutzprogramms auf dem SBB Netz insgesamt rund 220 Kilometer Lärmschutzwände erstellt

—  
Die SBB geht mit gutem  
Beispiel voran und unterstützt  
bereits heute flexible Arbeits-  
formen sowie Teilzeitmodelle.  
—

worden. Zusammen mit der Rollmaterialsanierung konnten damit rund 144 000 Personen vor übermässigem Lärm geschützt werden. Dies entspricht 64 Prozent der insgesamt 225 000 Personen, welche übermässigem Eisenbahnlärm ausgesetzt sind. Mit rund 80 000 eingebauten Schallschutzfenstern werden bis 2015 voraussichtlich ebenso viele Personen in den Gebäuden von Lärm abgeschirmt.

Da der Kredit für die Lärmsanierung im laufenden Projekt nicht vollständig ausgeschöpft wird, hat das Parlament 2013 ohne Gegenstimme einer Änderung des Bundesgesetzes zugestimmt. Damit können bis ins Jahr 2028 Mittel im Umfang von CHF 235 Mio. weiter für den Lärmschutz verwendet werden. Eine wichtige Massnahme sieht ab 2020 ein Verbot von lauten Güterwagen auf dem Schweizer Bahnnetz vor. Ausländische Bahnunternehmen sollen durch eine höhere Lärmabgabe motiviert werden, ihre lauten Güterwagen mit lärmarmen Technologie umzurüsten. Ergänzend untersucht die SBB Lärminderungspotenziale beim Gleis. Die SBB sucht – je nach örtlichen Bedingungen – optimale Kombinationen der verschiedenen Gleisbestandteile, um den Lärm weiter zu reduzieren. Um die Lärmsituation auch bei abgestellten Zügen besser zu kennen, sind vertiefte Analysen zusammen mit Experten der EMPA durchgeführt worden. Zudem ist im Jahr 2013 an mehreren Orten der Rangierbetrieb leiser geworden: Die Rangierbahnhöfe Zürich-Limmattal, Lausanne und Buchs erhielten neue, deutlich leisere Balkengleisbremsen mit lärmämpfenden Einlagen aus Spezialmetall. Diese Massnahme hat das

Kreischen der Bremsen und damit die hauptsächlichen Lärmemissionen deutlich reduziert.

Die sogenannte Schwellenbesohlung zur Reduktion von Erschütterungen und Körperschall, welche die SBB entlang einer Strecke am Jurasüdfuss testet, erzielte die erhoffte Wirkung nicht vollumfänglich. Denn mit den gleichzeitig eingesetzten weichen Schienenbefestigungen wird auf offener Strecke mehr direkter Lärm erzeugt, weil die Schiene mehr schwingen kann. Deshalb sind weitere Untersuchungen in Planung. Neue Weichen mit anderen Materialien werden 2014 und 2015 getestet.

### Mobiles Arbeiten und flexible Arbeitsformen.

Volle Züge und verstopfte Strassen sind bereits heute an der Tagesordnung. Dieser Zustand ist aber vor allem auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt: Im Tagesdurchschnitt liegt die Auslastung der Züge nur bei knapp 30 Prozent. Eine gleichmässige Verteilung der Pendlerströme über den ganzen Tag ist daher auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein grosses Anliegen der SBB – und zugleich eine grosse Herausforderung.

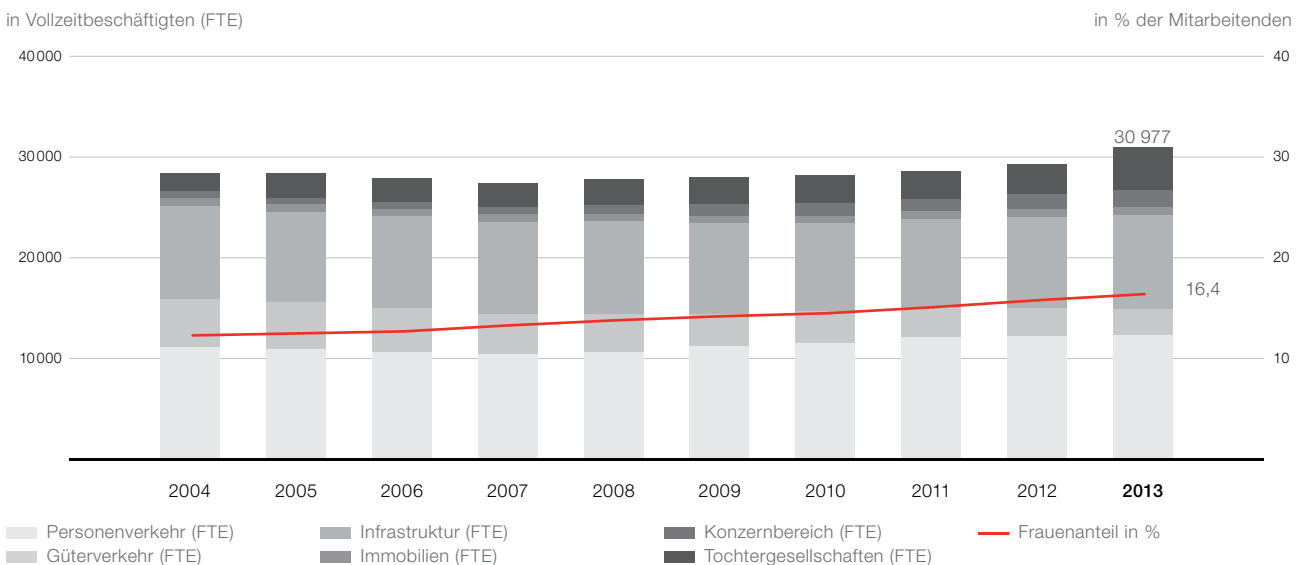
Die SBB und die Swisscom haben zusammen mit der Fachhochschule Nordwestschweiz untersucht, inwiefern flexible Arbeitsformen die Hauptverkehrszeiten entlasten können. Bis anhin wurde in der Öffentlichkeit primär diskutiert, ob die Verkehrsinfrastruktur durch ganztägiges Arbeiten von zu Hause aus (Home Office) entlastet würde. Für vielerlei Tätigkeiten ist die Anwesenheit vor Ort allerdings nach wie vor nötig. Rund 260 Mitarbeitende der beiden Unternehmen testeten während zweier Monate ihr Arbeits- und Mobilitätsverhalten. Sie versuchten dabei, die Hauptverkehrszeiten zu meiden – durch Verschiebung der Reisezeit oder durch Arbeiten von zu Hause oder unterwegs.

Die Resultate der Studie zeigen, dass ein Vermeiden von Pendlerfahrten zur Hauptverkehrszeit den Bedürfnissen der Mitarbeitenden, des Unternehmens wie auch der Volkswirtschaft Rechnung trägt. Würden alle Bahnpendler, die aufgrund ihrer Tätigkeit flexibel arbeiten könnten und wollten, 20 Prozent ihrer Fahrten auf Nebenverkehrszeiten verlagern, so wären die Züge während der Stosszeiten um 7 Prozent entlastet. Ein Potenzial, das in Zukunft genutzt werden soll – die SBB geht mit gutem Beispiel voran und unterstützt bereits heute flexible Arbeitsformen sowie Teilzeitmodelle.

# Für die Mitarbeitenden. Motiviertes Personal für zufriedene Kunden.

Die SBB steht im Wettbewerb und vor grossen Herausforderungen – auf den Absatzmärkten wie auf dem Arbeitsmarkt. Bei der Kundenzufriedenheit will sie bis 2016 eine Spitzenposition einnehmen und sich gleichzeitig als Arbeitgeberin erster Klasse etablieren. Eine vorausschauende Kaderentwicklung, ein professionelles Personalmarketing, wettbewerbsfähige Anstellungsbedingungen und gut ausgebildete, motivierte und gesunde Mitarbeitende helfen der SBB, ihre Ziele zu erreichen.

## Mitarbeitende.



«SBB 2016: unterwegs zuhause» – dahinter verbirgt sich ein hohes Ziel: Bis in drei Jahren will die SBB ein Top-Unternehmen bei der Kundenzufriedenheit werden. Denn zufriedene Kundinnen und Kunden sind der Schlüssel, um auch alle anderen Konzernziele zu erreichen. Mit diesem übergeordneten Ziel ist das SBB Leitbild komplett. Rund 2000 SBB Mitarbeitende aus den verschiedensten Bereichen und Stufen haben daran gearbeitet. Um das Leitbild umzusetzen, braucht es den Einsatz aller Mitarbeitenden. Auch die neu definierten Werte – ambitioniert, verantwortlich, beweglich, leidenschaftlich, respektvoll – wollen im Alltag gelebt werden.

### Leitbild als Treiber der Kundenorientierung.

Lanciert worden ist das Leitbild im März vor 1300 Führungskräften und 100 SBB Kundinnen und Kunden. Es besteht aus dem bekannten SBB Versprechen, den Führungsgrundsätzen, den Werten und dem Ziel 2016, bei der Kundenzufriedenheit zu den Besten im Land zu gehören. Seit der Lancierung wird das Leitbild intern breit kommuniziert und von einer Testimonial-Kampagne begleitet. Anhand eines Brettspiels wird es zusätzlich im Unternehmen verankert. Die Führungskräfte werden sich mit dem Leitbild an Workshops auseinandersetzen, und schrittweise wird es in alle zentralen Führungsinstrumente eingebaut.

Bereits integriert ist es im Kompetenzmodell für Führungskräfte und im Führungsfeedback. Der «Prix SBB», ein Award für Mitarbeitende, wird 2014 Ideen oder Verbesserungen belohnen, die auf die Konzernziele unterstützen und mehr spürbare Kundenorientierung innerhalb der SBB fördern.

Das Kader hat in diesem Prozess eine Schlüsselrolle. Im Jahr 2013 wurde erstmals eine Führungskräftebefragung durchgeführt. 83 Prozent aller 3000 Linienkader haben sich daran beteiligt. Das Ergebnis: Das Kader der SBB fühlt sich führungs-mässig «fit» und ist gut informiert über das Leitbild der SBB. Gegenüber 800 internationalen Firmen, die ihre «organisatorische Energie» nach denselben Kriterien messen, schliesst die SBB in den meisten Punkten gut ab. Ein Aufpassfeld liegt beim «Gärtchendenken», also der zu isolierten Betrachtung des eigenen Tätigkeitsfelds oder Bereichs. Das Ergebnis der Kaderumfrage legt nahe, dass noch nicht alle Kräfte auf ein gemeinsames Ziel ausgerichtet sind. Daran wird die SBB arbeiten, um bis 2016 zu den besten Unternehmen bei der Kundenzufriedenheit aufzuschliessen.

### 30 977 Mitarbeitende aus 89 Nationen.

2013 arbeiteten 30 977 Mitarbeitende bei der SBB. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich der Personalbestand um 1737 Mitar-

beitende (+5,9 Prozent). Dies vor allem aufgrund der Beteiligung der SBB an der login Berufsbildung AG ab Juli 2013 (siehe Box unten). In der Division Personenverkehr stieg der Personalbedarf vor allem wegen der Verkehrszunahme um 1,3 Prozent. Bei der Infrastruktur nahm der Personalbestand um 4,8 Prozent zu, insbesondere aufgrund eines erhöhten Investitionsvolumens, Anlageerweiterungen sowie zusätzlichen Unterhalts. Auch in der Division Immobilien stieg der Bestand um 4,5 Prozent an, während er bei SBB Cargo als Folge des laufenden Effizienzsteigerungsprogramms um 8,0 Prozent abnahm. Die grösste Zunahme des Personalbestands verzeichneten die Berufsgruppe Ingenieure, der Informatikbereich sowie die Handwerksberufe. Am meisten nahm der Personalbestand bei den Rangierdienstfunktionen ab.

Die Mitarbeitenden der SBB stammen aus 89 Nationen. Der Anteil an ausländischen Mitarbeitenden lag im Jahr 2013 bei 13,7 Prozent. Ausländische Arbeitskräfte sind wichtig für die SBB und aus dem Unternehmen nicht wegzudenken. Zusammen mit den Mitarbeitenden aus der Schweiz leisten sie einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der SBB und zum Wohl der Kundinnen und Kunden.

Im Durchschnitt sind die Mitarbeitenden der SBB 43,9 Jahre alt (Vorjahr: 43,9 Jahre). Der Frauenanteil lag im Jahr 2013 bei 16,4 Prozent. Im Topkaderbereich sind mit 18,9 Prozent etwas mehr Frauen vertreten. Generell will die SBB im Jahr 2014 einen Anteil an Frauen von 17 Prozent erreicht haben. Beim Topkader hat sie das Ziel bereits übertroffen, denn ursprünglich war eine Frauenquote von 15 Prozent im Jahr 2014 angestrebt. Die Chancengleichheit bleibt aber weiterhin im Fokus der SBB. So schreibt sie die meisten Stellen in Teilzeit mit einem Pensum von 80 bis 100 Prozent aus, bietet Mentoring-Programme für Frauen an, unterstützt mit «KidzCare» die Fremdbetreuung von Kindern, fördert die Teilzeitarbeit bei Männern, organisiert Netzwerkanlässe für Frauen, erleichtert Müttern den Wiedereinstieg und ermöglicht Teilzeitausbildungen beim Lok- und Zugpersonal. 10,6 Prozent der Männer und 50,0 Prozent der Frauen arbeiten bei der SBB Teilzeit. Neben einem ausgeglichenen Geschlechterverhältnis wird die SBB die Chancengleichheit auch bezüglich Sprache, Alter und Betriebszugehörigkeit stärker fördern. Damit trägt sie bedeutenden Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt und in der Gesellschaft Rechnung.

## Neu organisierte Ausbildung.

Zur längerfristigen Nachwuchssicherung hat sich die SBB – abgestimmt mit der Branche – in der Grundbildung sowie der Mitarbeitenden- und Kaderentwicklung neu organisiert. Der Ausbildungsverbund login wurde nach Zustimmung der Mitgliederversammlung rückwirkend per 1. Juli 2013 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Bisher war login als Verein mit 62 Mitgliedsfirmen organisiert. An der Aktiengesellschaft beteiligte sich die SBB als grösster Lehrbetrieb mit 70 Prozent. Die RhB, die BLS und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zeichnen Anteile von je 10 Prozent.

Mit der neuen Berufsbildung AG hat die SBB zusammen mit der Branche eine gute Lösung gefunden. Sie bürgt für Ausbildungen mit Zukunft. Das ist für die SBB mit 1379 Lernenden wichtig, aber auch für die Berufsbildung in der ganzen Branche. Als grösster Ausbildungsbetrieb im ÖV-System hat die SBB eine besondere Verantwortung. Um ihr gerecht zu werden, engagiert sie sich in der neuen login AG stärker als bisher. Auch wenn die login Berufsbildung AG eine Tochtergesellschaft der SBB wird, bleibt ihr heutiges Angebot allen bisherigen ÖV-Kunden offen. Gleiches gilt für die aktuellen login-Weiterbildungen, die per 1. April 2014 zur SBB übergehen.

### Qualifizierte Fachkräfte gewinnen und ausbilden.

Die SBB wird in den nächsten Jahren in fast allen Funktionen Personal rekrutieren. Pro Jahr stellt sie durchschnittlich zwischen 1500 und 2000 Mitarbeitende neu ein. So kompensiert sie in erster Linie die Austritte, die bei der SBB mit rund 6 Prozent aber eher tief sind. 5 Prozent der neu eingestellten Mitarbeitenden sind älter als fünfzig. Zunehmend wirkt sich jedoch die demografische Entwicklung in Form von Pensionierungen aus. Jährlich wird die SBB in den kommenden Jahren rund 120 Ingenieure und 70 bis 80 handwerklich spezialisierte Mitarbeitende einstellen. Hinzu kommen zwischen 70 und 80 Fachspezialisten im Informatik- und 40 bis 50 im Finanzbereich.

Das alleine wird nicht ausreichen. Der Arbeitsmarkt gibt in einigen Funktionen voraussichtlich schon bald nicht mehr genügend gut ausgebildete Mitarbeitende her. Darum bildet die SBB ihre Mitarbeitenden bis ins Pensionsalter aus und weiter. Auch Quereinsteigende sind gefragt – gerade auch in den Bahnberufen. Darum bildete die SBB 2013 über Zweitausbildungen

—  
Die hohe Arbeitgeberattraktivität erleichtert es, auch in Zukunft gut qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen.  
—

118 Zugverkehrsleitende, 124 Lokführende, 268 Reisezugbegleiter/innen und 105 Reiseverkäufer/innen aus. Aber auch auf gut ausgebildete Nachwuchskräfte ist die SBB angewiesen. 5,5 Prozent aller SBB Stellen sind heute durch Lernende besetzt. Für ihre optimale Grundbildung sowie für die Mitarbeitenden- und Kaderentwicklung hat sich die SBB neu organisiert (siehe Box S. 69).

### Attraktive Arbeitgeberin für Hochschulabsolventen.

Zufriedene Mitarbeitende verbessern das Arbeitgeberimage – und ein positives Image auf dem Arbeitsmarkt motiviert gut geeignete Stellensuchende zum Einstieg bei der SBB. Dass die SBB eine gefragte Arbeitgeberin ist, belegen die 2013 publizierten Universum-Studien. Diesen zufolge zählt die SBB bei Hochschulabsolventen mit einigen Jahren Berufserfahrung zu

den zehn beliebtesten Unternehmen in der Schweiz. Auch bei den Studierenden schaffte es die SBB national in allen Studienrichtungen unter die 20 attraktivsten Firmen. Bei den Ingenieurinnen und Ingenieuren war die SBB schon bisher eine gefragte Arbeitgeberin. Mit dem zweiten Rang bei den berufserfahrenen Hochschulabsolventen verbesserte sich die SBB gegenüber dem Vorjahr nochmals um vier Plätze. Sie errang – wie schon im Sommer bei den Studierenden – erneut einen Platz auf dem Podest und festigte damit ihre hervorragende Stellung in diesem Berufsbild. Die hohe Arbeitgeberattraktivität erleichtert es, auch in Zukunft gut qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen. Die Rankings zeigen, dass das seit 2009 gezielt betriebene Personalmarketing spürbar Wirkung zeigt.

Die interne Arbeitgeberattraktivität der SBB ist 2013 konstant geblieben: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind praktisch gleich zufrieden und motiviert wie im letzten Jahr. Das hat eine Stichprobenumfrage bei 3000 Mitarbeitenden ergeben. Demnach lag die Personalzufriedenheit 2013 bei 61 Punkten (-1). Die Personalmotivation (zielorientiertes Verhalten) betrug im vergangenen Jahr 73 Punkte (+1). Darin fliesst neben der Zufriedenheit der Mitarbeitenden zusätzlich ihr Engagement, ihre Verbundenheit mit der SBB und ihr Beitrag zu den Konzernzielen ein. Das Vertrauen in die Arbeitgeberin erreichte 63 Punkte. Insgesamt kann von einem soliden Ergebnis gesprochen werden. Denn 2013 war ein schwieriges Jahr für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das tragische Unglück in Granges-Marnand und die Häufung von Negativereignissen gingen nicht spurlos am Personal vorüber. 2014 will die SBB bei der Personalzufriedenheit wieder zulegen. Denn um bei der Kundenzufriedenheit bis 2016 top zu werden, braucht sie zufriedene und motivierte Mitarbeitende, die zudem ambitioniert und verantwortlich sind und sich mit Leidenschaft für die Ziele der SBB einsetzen.

### Wettbewerbsfähige und sozialverantwortliche Arbeitsbedingungen.

Seit 2011 besitzt die SBB ein Lohnsystem, das den Anforderungen einer Stelle Rechnung trägt, die individuelle Leistung jedes Einzelnen honoriert, die Gegebenheiten des Arbeitsmarktes berücksichtigt sowie Transparenz und interne Lohngerechtigkeit schafft. Salärvergleiche mit externen Firmen stellen sicher, dass die SBB Löhne im schweizerischen Arbeitsmarkt konkurrenzfähig sind und es weiterhin bleiben.

Die jährlichen Lohnmassnahmen, die jeweils per 1. Mai in Kraft treten, sind das Resultat von Verhandlungen zwischen der SBB und ihren Sozialpartnern. Im GAV-Bereich stellt die SBB

2014 1,35 Prozent der Lohnsumme für die individuelle Lohnentwicklung sowie ausserordentliche Leistungen zur Verfügung. Das sind 0,6 Prozent mehr als 2013. 0,9 Prozent der Lohnsumme sind vorgesehen, um die individuelle Lohnentwicklung der Mitarbeitenden aufgrund des Erfahrungs- und Leistungs-

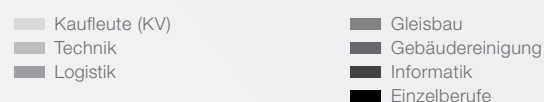
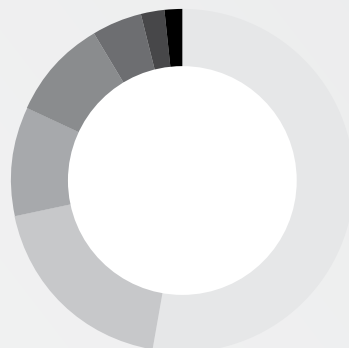
anstiegs zu ermöglichen (abgelaufenes Jahr 0,5 Prozent). Mitarbeitende mit überdurchschnittlichen Leistungen, das heisst einem Personalbeurteilungsergebnis A oder B, erhalten wie schon in den Jahren zuvor einen einmaligen Leistungsanteil. Dafür werden zusätzlich rund 0,45 Prozent der Lohnsumme zur

## Jeder 20. Mitarbeitende steht in einer Berufslehre.

Die SBB ist auf gut ausgebildete Nachwuchskräfte angewiesen. 5,5 Prozent aller ihrer Stellen besetzen Lernende. 2013 standen 1379 junge Menschen in 21 Berufslehren bei der SBB; vor allem Kaufleute (729), kaufmännische Praktikanten/-innen (152) und Lernende in den Berufsfeldern Technik (261), Gleisbau (132), Logistik (141), Gebäudereinigung (64) und Informatik (32) sowie in Einzelberufen (20). 1110 Berufsbildner/innen betreuen die Lernenden an ihren Lehrplätzen. Mit Erfolg: 79,2 Prozent der Lernenden haben in den letzten Jahren ihren Abschluss bestanden. In Zukunft will die SBB mehr von ihnen für eine Laufbahn im Unternehmen gewinnen. Zurzeit steigen 53 Prozent nach Lehrabschluss bei der SBB ein, in Zukunft sollen es 70 Prozent sein.

### Lehrberufe bei der SBB.

Anteile am Total von 1379 Lernenden im Jahresmittel





Verfügung gestellt (2013: 0,25 Prozent). Der Forderung nach einer generellen Lohnerhöhung wurde nicht entsprochen. Hingegen haben sich die Verhandlungspartner darauf geeinigt, die Lohnspektren um 0,5 Prozent anzuheben. Die Löhne der Kader mit einem OR-Vertrag werden auf Mai 2014 um 0,9 Prozent angepasst.

### Bei Arbeitsformen flexibel, bei ethischen Standards strikt.

Die SBB unterstützt mobiles und flexibles Arbeiten. Flexible Arbeitsformen können die Leistung steigern und die Arbeitszufriedenheit verbessern. Die SBB konzentriert derzeit an grossen Standorten ihre Büroarbeitsplätze. Bereits 2013 bezogen ist ein Bürogebäude in Zürich Altstetten, 2014 folgt ein weiteres in Bern Wankdorf und 2015 in Olten. Als «Multispace»-Gebäude bieten alle drei vielfältige Arbeitsmöglichkeiten und fördern den direkten Austausch. Mobiles Arbeiten unterwegs und zu Hause entlastet zudem die Hauptverkehrszeiten. Die SBB stellt die dafür nötige Technik zur Verfügung. Für die Vorgesetzten bedeutet dies unter anderem, die Eigenverantwortung und Selbstbestimmung der Mitarbeitenden aktiv zu fördern. In einer überarbeiteten Weisung zur Telearbeit sind bereits die rechtlichen Grundlagen für flexibles Arbeiten angepasst worden.

Bis Ende 2014 will die SBB ihre Mitarbeitenden mit modernen mobilen Arbeitsmitteln ausrüsten. Ziel ist es, dass künftig alle einen direkten Draht zur SBB haben – sei es mit Smartphone, Mini-Tablet oder am Arbeitsplatz. Die mobilen Geräte vereinfachen den Arbeitsalltag und verbessern die Information und den Austausch untereinander. Das ist eine wichtige Voraussetzung, damit alle Mitarbeitenden den Kundinnen und Kunden einen erstklassigen Service bieten können. Im Herbst wurde ein Pilotversuch mit 370 Mitarbeitenden in der Fläche erfolgreich durchgeführt. Anfang 2014 hat die Konzernleitung über den Rollout innerhalb der SBB entschieden.

Keine Flexibilität gibt es bei ethischen Standards: Wenn es um die Entgegennahme oder Gewährung von Geschenken geht, macht die SBB keine Kompromisse. Mit einer Antikorruptionsweisung hat sie ihren Verhaltenskodex verschärft und präzisiert. Für die Entgegennahme und Abgabe von Geschenken und anderen Zuwendungen gelten einheitliche Regeln. Die neue Weisung ersetzt verschiedene bestehende Regelungen und vereinheitlicht sie konzernweit. Mit transparenten, klaren und praktikablen Anweisungen wird die SBB als modernes Unternehmen seinen ethischen und gesetzlichen Verpflichtungen gerecht und hält sie strikt ein.

### Vorreiterin im Gesundheitsmanagement.

Im betrieblichen Gesundheitsmanagement nimmt die SBB eine Pionierrolle ein: Als eines der ersten Schweizer Unternehmen hat sie 2010 eine umfassende Gesundheitsstrategie entwickelt und eingeführt. Diese Strategie bildet den Rahmen für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, das nicht nur das Verhalten der Mitarbeitenden einbezieht, sondern auch stark an den Verhältnissen und Prozessen im Unternehmen ansetzt. Mit den Massnahmen der Gesundheitsstrategie kann die SBB etwa 10 Prozent der gesamten Kosten im Zusammenhang mit Krankheit und Unfall verhindern. Durch weitere positive Auswirkungen zum Beispiel auf Produktivitätsverluste, Rekrutierungs- und Stellvertretungskosten erzielt sie über ihr Betriebliches Gesundheitsmanagement eine jährliche Netto-Kostenverhinderungswirkung von etwa 1 bis 2 Prozent des Personalaufwandes.

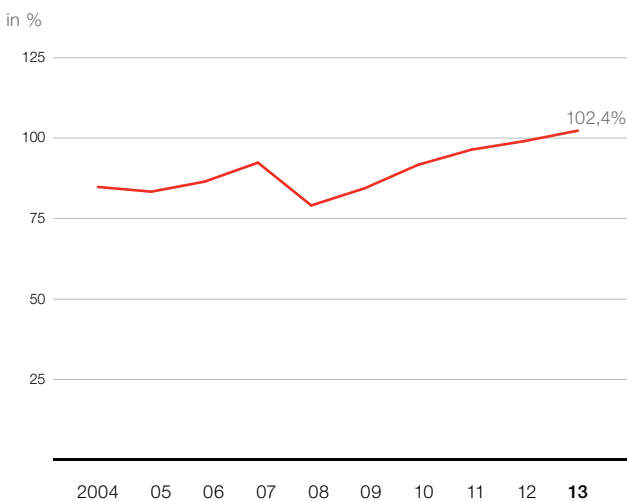
2013 betreute die SBB 1357 Mitarbeitende mit langen unfall- oder krankheitsbedingten Abwesenheiten. In 55 Prozent der abgeschlossenen Betreuungen konnten die betroffenen Mitarbeitenden wieder in ihre angestammte Funktion zurückgeführt werden; 20 Prozent fanden intern oder extern eine neue Tätigkeit, teils mit Umschulungen. Die Reintegrationsquote stieg

### Im betrieblichen Gesundheitsmanagement nimmt die SBB eine Pionierrolle ein.

damit auf 75 Prozent (Vorjahr 64 Prozent). 78 über 50-jährige gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeitende fanden eine Beschäftigung in Nischenarbeitsplätzen bei «SBB anyway», einer Organisation innerhalb der SBB, die sich seit elf Jahren erfolgreich der Reintegration von Betroffenen widmet. Diese Nischenarbeitsstellen werden bis 2015 auf 120 erhöht. 42 Mitarbeitende arbeiteten zusätzlich in Integrationsstellen in den Divisionen und Konzernbereichen. Mittelfristig werden dort 100 solcher Stellen geschaffen.

Aufgrund ihres umfassenden und hervorragenden Gesundheitsmanagements ist die SBB Ende 2013 mit dem Label «Friendly Work Space®» ausgezeichnet worden. Dieses zeichnet fortschrittliche Unternehmen aus, die gesundheitsförderliche Aktivitäten zugunsten ihrer Mitarbeitenden initiieren und umsetzen.

## Deckungsgrad Pensionskasse SBB.



## Gleitender Übergang in die Pension – ein Zukunftsmodell.

Aufgrund veränderter Lebenssituationen und Arbeitsbelastungen im Alter werden flexiblere Arbeitszeit- und Pensionierungsmodelle je länger, je mehr zum Bedürfnis von Arbeitnehmer- wie auch von Arbeitgeberseite. Seit rund zwei Jahren setzt sich die SBB schon mit flexiblen Pensionierungsmodellen auseinander. Die Konzernleitung lässt aktuell ein Gesamtpaket von drei Pensionierungs- und Arbeitszeitmodellen ausarbeiten:

- Modell «reduziert länger arbeiten»
- Lebensarbeitszeitmodell mit freiwilligen Ansparmöglichkeiten für alle Mitarbeitenden
- Vorruhestandsmodell für besonders belastete Berufsgruppen mit tieferem Lohnniveau.

Das erste Modell richtet sich an Mitarbeitende, die länger als bis zum ordentlichen Pensionsalter arbeiten möchten. Sie sollen ihr Pensum im Einverständnis mit ihren Vorgesetzten vor dem regulären Rentenalter reduzieren und dafür länger arbeiten dürfen. Ein zweites Modell erlaubt Mitarbeitenden, auf freiwilliger Basis die Arbeitszeit besser auf ihre Bedürfnisse anzupassen. Dies, indem sie Zeit- und/oder Geldelemente ansparen und später als Zeit beziehen. Ein weiteres Modell unterstützt einen vorzeitigen Altersrücktritt in Funktionen, in denen es aufgrund

der spezifischen gesundheitlichen Belastungen schwierig ist, bis zum ordentlichen Pensionsalter zu arbeiten, sich Mitarbeitende aber gleichzeitig einen frühzeitigen Altersrücktritt kaum leisten können.

## Pensionskasse: über 100 Prozent Deckungsgrad, aber noch nicht über den Berg.

Die Pensionskasse SBB kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2013 zurückblicken. Vor allem die Aktien entwickelten sich positiv. Über das Jahr gerechnet erzielte sie mit den Anlagen eine Rendite von 5,7 Prozent. Damit hat sie mit den ihr anvertrauten Vermögen im Vergleich zum Durchschnitt der Schweizer Pensionskassen zum wiederholten Male gut abgeschnitten. Der Deckungsgrad stieg innert Jahresfrist um 3,3 Prozent und lag per Ende Jahr erstmals seit Ende 2000 wieder über 100 Prozent. Das bedeutet, dass ab Januar 2014 allen Mitarbeitenden wieder ihr ganzer Lohn ausbezahlt wird und sie keine Sanierungsbeiträge mehr leisten müssen.

Über den Berg ist die Pensionskasse aber noch nicht. Die Solidarität zwischen Aktiven und Pensionierten wird immer noch stark strapaziert. Die PK SBB hat den knapp ausreichenden Deckungsgrad von 102,4 Prozent – wie viele andere Schweizer Kassen auch – über eine Mindestverzinsung der Altersguthaben der Aktiven erkaufte. Pro Jahr wurden so rund 300 Millionen Franken von den Aktiven zu den Rentnern umverteilt. Dadurch reduzieren sich jährlich die zukünftigen Renten der Aktiven. Die noch im Erwerbsleben stehenden Mitarbeitenden stossen sich zunehmend daran. Mit Recht, denn auch sie verdienen angemessene und faire Renten. Darum prüft der Stiftungsrat der Kasse verschiedene Massnahmen, um diese Umverteilung zu entschärfen. Ein möglicher Weg wäre, die Höhe der Verzinsung der Altersguthaben der Aktiven mit der Höhe der ausbezahlten Rente der Pensionierten zu harmonisieren, zum Beispiel über variable Rentenmodelle.

Ungeachtet der gewählten Massnahmen ist schon jetzt klar, dass die SBB ihre soziale Verantwortung bei der Vorsorge wahrnehmen wird. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen ihren gewohnten Lebensstil nach der Pensionierung halten können. Die Leistungen für die Aktiven und Pensionierten werden auch in Zukunft fair, sicher und kalkulierbar sein. Und sollte es zu Anpassungen kommen, wird es angemessene Übergangsfristen geben. Wann der Stiftungsrat über die Massnahmen entscheiden wird, ist derzeit noch offen.

# Für die Schweiz. Motor der Volkswirtschaft.

Ob als Mobilitätsdienstleisterin, als Arbeit- und Auftraggeberin, als Investorin oder Mitgestalterin des nationalen Lebensraums: Die SBB als führendes Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz erzeugt vielfachen Nutzen für Wirtschaft und Gesellschaft.

Im Bahnfahren ist die Schweiz Weltmeister: 2274 Kilometer legen ihre Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr auf der Schiene zurück (Zahlenbasis 2012) – vor Japan und deutlich vor Dänemark. Auch punkto Gütertransport nimmt das Land im europäischen Vergleich eine gute Position ein. Der Marktanteil der Bahn beträgt 36 Prozent, im Transitverkehr erbringt die Schiene im Sinn der Schweizer Verkehrspolitik sogar zwei Drittel der Transportleistung.

Die Schweiz ist vom World Economic Forum (WEF) auch 2013 zum wettbewerbsfähigsten Land der Welt erkoren worden. Eine leistungsfähige Bahninfrastruktur und ein gutes Bahnangebot sind der Beitrag der SBB zur nationalen Standortqualität. Bezüglich der Qualität der Schieneninfrastruktur liegt die Schweiz weltweit auf Rang 2 hinter Japan. In Europa nimmt sie klar die Spitzenposition ein; das Nachbarland Frankreich folgt im WEF-Rating auf Platz 4, Deutschland auf Platz 7, Österreich auf Platz 12 und Italien auf Platz 29.

### Fundament einer arbeitsteiligen Wirtschaft.

Der «Public Value» der SBB ist die Summe vieler Faktoren. Wirtschaft, Beschäftigung, Umwelt, Lebensqualität und Raumordnung: Auf all diesen Gebieten stiftet das Unternehmen Nutzen für die Gesellschaft. Als führende Anbieterin des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Schweiz garantiert sie, dass Güter und Menschen dank verlässlicher Verbindungen zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind. Damit bildet sie das Fundament einer modernen arbeitsteiligen Wirtschaft.

Für die einzelnen Regionen besteht ein Zusammenhang zwischen dem Wirtschaftswachstum und der Erreichbarkeit mit dem ÖV für Personen und Güter, wie Studien belegen. Das Bahngüternetz bildet das logistische Rückgrat mancher Branchen der Schweizer Wirtschaft, zum Beispiel der metallverarbeitenden Industrie, der Land- und Holzwirtschaft, der Chemie und der Grossverteiler.

Die SBB vergrössert aber auch die Arbeitsmärkte: Dank guter, kontinuierlich weiter verbesserter Verbindungen können Arbeitskräfte in einem weiteren Radius produktiv wirken – zum Nutzen von Arbeitnehmern, Arbeitgebern und der gesamten Volkswirtschaft. Im Tourismusland Schweiz ist die SBB zudem ein Hauptpfeiler in der Wertschöpfung; internationale Gäste und inländische Kunden gelangen mit dem eng verzahnten System des Öffentlichen Verkehrs mühelos in jeden Winkel des Landes und bis auf den Berggipfel, wobei oft bereits die Fahrt an sich ein Erlebnis bildet.

### Verantwortungsvoller Auftrag- und Arbeitgeber.

Die SBB ist auch selber ein Wirtschaftsfaktor. Als Einkäuferin vergab sie 2013 Aufträge in der Höhe von CHF 5,2 Mrd. an Dritte (2012: CHF 4,7 Mrd.). 16 191 Lieferanten führten diese Aufträge aus. Davon wurden 4,7 Mrd. oder 90 Prozent des Volumens in der Schweiz abgewickelt. Unter den Lieferanten befinden sich eine grosse Anzahl kleiner und mittlerer Unternehmen sowie Schweizer Niederlassungen ausländischer Konzerne; damit hat das Einkaufsvolumen der SBB einen wichtigen Anteil an der Entwicklung der Schweizer Volkswirtschaft. International gilt die SBB häufig als Referenzkunde; Aufträge von ihr sind begehrt. Wirtschaftlichkeit und Gesetzeskonformität sind oberste Maximen bei der Auftragsvergabe.

Gute Zusammenarbeit mit den Lieferanten ist für die SBB wichtig, denn Versorgungssicherheit und Qualität bilden zentrale Anforderungen. Nur so können in den kommenden Jahren bei noch höherem Vergabevolumen wichtige Projekte zum Erhalt und Ausbau des Angebots realisiert werden. Versorgungssicherheit, Qualität und ein verbessertes Sicherheitsmanagement

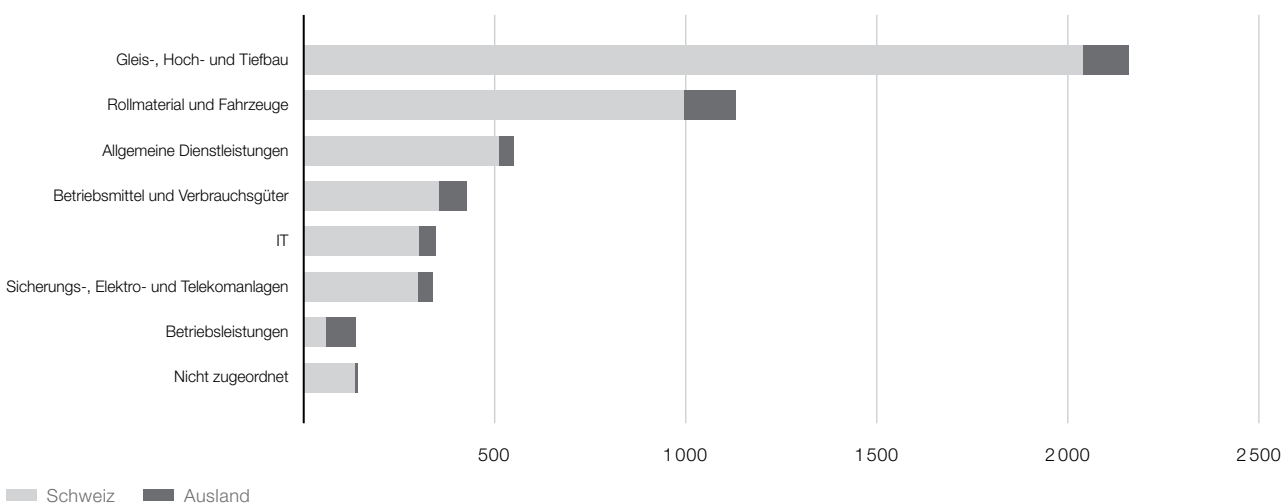
—  
 Eine leistungsfähige Bahninfrastruktur und ein gutes Bahnangebot sind der Beitrag der SBB zur nationalen Standortqualität.  
 —

bei der Ausführung bildeten denn auch die Hauptthemen des SBB Lieferantentags 2013. Der Anlass ist für den Einkauf der SBB ein wichtiges Instrument, um Erwartungen zu platzieren und Partnerschaften zu festigen. Langfristige Partnerschaften erlauben, gemeinsam von Effizienzfortschritten zu profitieren und intelligente Lösungen zugunsten der SBB Kunden zu entwickeln. Am Lieferantentag wurden sechs hervorragende Lieferanten für ihre Leistung in den vergangenen Jahren ausgezeichnet.

In der Beschaffung organisiert sich die SBB heute verstärkt als Supply-Chain-Organisation mit dem Ziel, von Spezifikation, Einkauf und Logistik bis zur Entsorgung gemeinsam wichtige Synergien zu nutzen – zwischen Lieferanten und SBB wie auch zwischen den Standorten des eigenen Unternehmens. Als Ausdruck dieser Strategie ist 2013 auf Konzernebene ein

## Die SBB als Auftraggeberin.

Einkaufsvolumen in Mio. CHF



Bereich «Supply Chain Management» angesiedelt worden. Bei der Vergabe sollen in Zukunft konzernweite Standards angewandt werden.

Einen gleich wichtigen Beitrag an die Volkswirtschaft leistet die SBB als Arbeitgeberin. Mit 30 977 Mitarbeitenden im Jahresmittel (2012: 29 240) ist sie die viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz. Insgesamt zahlte sie 2013 Löhne in der Höhe von CHF 3,7 Mrd. Franken aus. Ein grosser Teil dieser Lohnsumme fließt in den Wirtschaftskreislauf der Schweiz zurück.

### Gutes für den Lebensraum Schweiz.

Ohne Bahn sähe die Schweiz anders aus. Die SBB fördert die Standortattraktivität der Schweizer Gemeinden – zum Beispiel durch die neue Zürcher Durchmesserlinie ab Mitte 2014 oder durch neue Bahnhöfe wie Prilly-Malley, der den Wohn- und Industriestandort Malley aufwertet. Der ganze öffentliche Verkehr kanalisiert den Zugang zur Mobilität, begünstigt damit dichteres Bauen und wirkt der Zersiedelung entgegen. Die Bahn spart Platz; ihr Flächenbedarf ist wesentlich kleiner als jener des motorisierten Individualverkehrs. Damit hilft die SBB, den Lebensraum Schweiz haushälterisch zu nutzen – auch zugunsten der Umwelt und der natürlichen Ressourcen.

Neben der Verkehrslandschaft entwickelt die SBB aber auch die Bahnhöfe und die an sie angrenzenden Areale weiter: Grossbahnhöfe sind Dienstleistungszentren mit breitem Angebot und attraktiven Öffnungszeiten. Betrieblich entbehrlich werdende Gleisfelder und Betriebsanlagen machen Platz für verkehrlich bestens erschlossene neue Lebensräume und Zentren für Wirtschaft und Gesellschaft. Musterhaft demonstriert dies die Überbauung Europaallee beim Zürcher Hauptbahnhof mit Ladengeschäften, Schulen, Büros und Wohnungen. Der Südpark in Basel oder der Umbau von Genf Cornavin sind weitere Beispiele dafür, wie die SBB im Herzen von Zentren städtebauliche Impulse setzt.

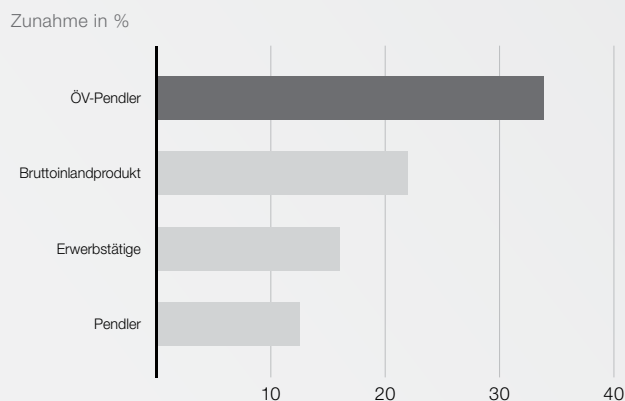
## Pendeln mit Mehrwert.

Die Schweiz pendelt – die Schweizer Bevölkerung wird immer mobiler und setzt noch zunehmend auf Bahn und Bus als Transportmittel zum Arbeits- oder Ausbildungsort. Die SBB trägt damit zu höherer Produktivität und Lebensqualität bei.

1,1 Mio. ÖV-Pendler zählte das Bundesamt für Statistik 2011, das sind 41 Prozent mehr als im Jahr 2000. Die Zahl der ÖV-Pendler hat innert dieser elf Jahre deutlich stärker zugenommen als das Bruttoinlandprodukt und die Zahl der Erwerbstätigen. Weiter besagen die Zahlen: Der grössere Teil der zusätzlichen Erwerbstätigen, nämlich 54 Prozent, fährt mit dem Öffentlichen Verkehr zur Arbeit. Diese Entwicklung geht bei der SBB einher mit einem Ausbau des Angebots, kürzeren Fahrzeiten und höherem Komfort: Auf den Vergleichszeitraum fallen der Start von Bahn 2000, grössere Ausbauten bei S-Bahnen und hohe Investitionen in moderne Fahrzeuge.

Die Arbeitswelt und das Pendeln werden sich noch weiter verändern. Zunehmend nutzen Kundinnen und Kunden ihre Bahnfahrten produktiv für die Arbeit mit mobilen Geräten. Laptops, Tablets, Smartphones und moderne Softwarelösungen erlauben örtlich und zeitlich flexibles Arbeiten. Fixe Bürozeiten verlieren an Bedeutung, die Kunden nutzen die Züge im Tagesverlauf gleichmässiger. Der SBB ist dieser Trend so willkommen, dass sie ihn auch im eigenen Unternehmen fördert. Denn die steigende Zahl der Pendler zu den Hauptverkehrszeiten ist eine ihrer grössten Herausforderungen.

Zunahme von Bruttoinlandprodukt, Erwerbstätigen, Pendlern und ÖV-Pendlern zwischen 2000 und 2012.



# Corporate Governance. Verantwortungsvoll und transparent geführt.

Das Vertrauen in die Geschäftspolitik der SBB wird durch eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und -kontrolle beeinflusst. Die Corporate Governance bildet die Grundlage der Entscheidungs- und Kontrollprozesse der SBB. Die SBB will eine transparente Kommunikations- und Informationspolitik betreiben, die modernen Corporate-Governance-Grundsätzen entspricht.



## Auftrag, Rechtsform und Konzernstruktur.

Die SBB orientiert sich an den Interessen der verschiedenen beteiligten Anspruchsgruppen. Es sind dies die Kundinnen und Kunden, der Bund als Alleinaktionär, die Mitarbeitenden und die Sozialpartner, die Geschäftspartner, die Öffentlichkeit und die Politik. Der Verwaltungsrat nimmt die ihm dabei übertragene Verantwortung aktiv wahr.

Mit einer umfassenden und offenen Kommunikation will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach vermehrter Information und erweiterter Transparenz gerecht werden. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung in Bezug auf Gliederung und Organisation an der Richtlinie betreffend Information zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange vom 29. Oktober 2008. Auf diese Weise wird eine einheitliche und vergleichbare Berichterstattung sichergestellt. Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen, die jeweils speziell erwähnt werden.

### Auftrag.

Die SBB ist nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Sie erhalten die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand und passen sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik an. An Investitionen und Leistungen, die nicht diesen Kriterien entsprechen, haben sich Dritte, die daran besonders interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, angemessen zu beteiligen.

Lassen die Marktverhältnisse in einzelnen Geschäftsbereichen über längere Zeit keinen kostendeckenden Betrieb zu, so erbringt die SBB ihre Leistungen nur aufgrund einer Bestellung durch die öffentliche Hand und einer im Voraus bestimmten Abgeltung.

Die SBB erwirtschaftet ein positives Jahresergebnis, das zu einer finanziell gesunden Basis des Gesamtunternehmens führt. In jedem Bereich soll mittelfristig ein ausgeglichener Cash Flow erreicht werden. Die nicht abgeltungsberechtigten Bereiche erhöhen mit ihren branchenüblichen Gewinnen die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der SBB.

Der Bundesrat erwartet, dass die SBB im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten eine nachhaltige Unternehmensstrategie verfolgt und bei ihrer Organisation den Anliegen der verschiedenen Regionen des Landes Rechnung trägt.

### Rechtsform.

Das Unternehmen «Schweizerische Bundesbahnen SBB» ist eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft. Sie basiert auf dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998. Das SBBG bestimmt den Zweck und gewisse Unternehmensgrundsätze der SBB und enthält Regelungen zum Aktionärskreis, zur Organisation, zur Anstellung des Personals und zum Rechnungswesen. Schliesslich findet sich auch die Grundlage für die Leistungsvereinbarung und für den Zahlungsrahmen zugunsten der SBB Infrastruktur im SBBG.

Soweit das SBBG keine abweichenden Bestimmungen vorsieht, gelten für die SBB sinngemäss die Vorschriften des Obligationenrechts über die Aktiengesellschaft.

### Struktur.

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

Die 100-Prozent-Tochtergesellschaft SBB Cargo AG ist eine selbstständige juristische Person, wird jedoch wie eine Division geführt. Alle vier Divisionen und die Konzernbereiche führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzern- und assoziierten Gesellschaften sind im Beteiligungsverzeichnis aufgeführt. Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

Die Divisionen und Konzernbereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die voll konsolidierten Tochtergesellschaften werden direkt geführt, die übrigen durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen. Aufgrund einer speziellen Vereinbarung mit dem Bund liegt die Führung der AlpTransit Gotthard AG nicht bei der SBB. Die Beteiligung wird deshalb nicht konsolidiert. Die Vertreterinnen und Vertreter der SBB in den Verwaltungsräten von strategischen Konzerngesellschaften und Beteiligungen werden vom Verwaltungsrat SBB auf Vorschlag der Konzernleitung bestimmt.

Organigramm (1. Januar 2014).

<b>Verwaltungsrat</b> Ulrich Gygi, Präsident des Verwaltungsrats		Interne Revision Ernst Bigler							
<b>Chief Executive Officer</b> Andreas Meyer									
Konzernleitung	<b>Personenverkehr</b> Jeannine Pilloud	<b>Immobilien</b> Jürg Stöckli	<b>SBB Cargo</b> Nicolas Perrin	<b>Infrastruktur</b> Philippe Gauderon	<b>Finanzen</b> Georg Radon	<b>Human Resources</b> Markus Jordi	<b>Informatik</b> Peter Kummer	<b>Kommunikation</b> Kathrin Amacker	
	Regionalverkehr	Portfolio-management	Vertrieb	Fahrplan und Netzdesign	Corporate Accounting	Personalpolitik	Solution Center Personenverkehr	Personenverkehr	Unternehmensentwicklung
	Fernverkehr	Development	Produktion	Anlagen und Technologie	Corporate Controlling	Topkader und Konzernbereiche	Solution Center Infrastruktur	Immobilien	
	Operating	Bewirtschaftung	Asset Management	Projekte	Corporate Treasury	Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales	Solution Center Cargo, Konzernbereiche, Arbeitsplatz	SBB Cargo	Sicherheit und Qualität
	Verkehrsmanagement	Immobilienrechte	Finanzen	Instandhaltung	ZFO Konzernbereich	Shared Service Center	Arbeitsplatz	Infrastruktur	
	Vertrieb und Services	RailClean	Human Resources	Betrieb	Einkauf, Supply Chain, Produktion	Prozess- und Projektmanagement	Solution Center Finanzen, HR, Immobilien	Integrierte Kommunikation	Recht und Compliance
	Finanzen	Finanzen	Unternehmensentwicklung	Unternehmensentwicklung	Energie, Telecom und Elektroanlagen	Versicherungsmanagement	Software Engineering	Public Affairs und Regulation	
	Human Resources	Human Resources	Qualität, Sicherheit und Umwelt	Unternehmensentwicklung	Finanzen	Corporate Risk Management	Operations Management	Strategie, Marketing, Nachhaltigkeit	Supply Chain Management
	Unternehmensentwicklung	Unternehmensentwicklung	Marketing und Kommunikation	Finanzen	Human Resources	Corporate Risk Management	Architektur und Qualität	Markenführung/-erlebnis	
	Öffentliche Sicherheit	Recht,		Finanzen	Human Resources	Shared Service Organisation	Security & Risk Management		
	Qualität, Risiko, Umwelt und Energie	Compliance und Beschaffung		Human Resources	Human Resources	Change Management			
	Programmmanagement	Qualität und Sicherheit		Unternehmensentwicklung	Human Resources				
				Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt					

sonstige Konzernbereiche

### Bedeutende Aktionäre.

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

### Kreuzbeteiligungen.

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

### Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt CHF 9 Mrd. und ist eingeteilt in 180 Mio. Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 50.–. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und auch keine Wandelanleihen oder Optionen. Diese Kapitalstruktur ist seit der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1999 unverändert geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zu einer Stimme. Es bestehen neben Art. 7 Abs. 3 des SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

## Verwaltungsrat.

### Mitglieder des Verwaltungsrats.

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2013, die Funktionen der einzelnen Mitglieder innerhalb der SBB, ihre Nationalität und das Jahr der erstmaligen Wahl in den Verwaltungsrat. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

#### Ulrich Gygi (1946, CH)

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

Verwaltungsratsmandate: SRG SSR, Bern, Präsident Investitionsausschuss, Mitglied Auditkomitee | AXA Winterthur, Winterthur, Präsident Audit- und Risikoausschuss | BNP Paribas (Suisse) SA, Genf, Mitglied Auditkomitee.

#### Olivier Steimer (1955, CH)

Mitglied seit 2003, Vizepräsident seit 2010, lic. iur. (Universität Lausanne), International Banking School in New York. Vorsitzender des Risikoausschusses.

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

#### Andrea Hämmerle (1946, CH)

Mitglied seit 2012, Dr. iur.

Andere Mandate: Biosphärenreservat Val Müstair – Parc National, Mitglied | OK Präsident 100-Jahr-Jubiläum Schweizerischer Nationalpark.

#### Andreas Hunziker (1958, CH)

Mitglied seit 2005, Dr. iur., Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli, Inhaber. Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Andere Mandate: Universität St. Gallen, Privatdozent.

#### Conrad Löffel (1946, CH)

Mitglied seit 2008, Diplomierter Wirtschaftsprüfer. Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Verwaltungsratsmandate: Valora Holding AG, Muttenz, Mitglied | Adimmo AG, Basel, Mitglied.

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

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

Andere Mandate: Fondation du 450<sup>e</sup> anniversaire de l'Université de Lausanne, Mitglied Stiftungsrat.

#### Peter Siegenthaler (1948, CH)

Mitglied seit 2010, lic. rer. pol., Mitglied des Prüfungsausschusses sowie des Risikoausschusses.

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

#### Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Mitglied seit 2011, lic. rer. pol., selbstständiger Unternehmensberater (Spillmann Consulting GmbH).

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

**Daniel Trolliet** (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 2011, Verbandssekretär der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV). Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Gemeinderat Avenches, Präsident | Thermoréseau Avenches SA, Mitglied | Pro Aventico, Vorstandsmitglied | Avenches Opéra, Mitglied Stiftungsrat | Fondation Général Henri Guisan, Mitglied Stiftungsrat | Grossrat Kanton Waadt, Mitglied | Präsident der Verkehrskommission des Regionalverbands Broye COREB | Vorstandsmitglied Association Région Broye-Vully ARBV.

### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Konzernleitung deklarieren ihre Interessenbindungen nach dem Prinzip der Selbstdeklaration. Ein besonderer Ausschuss des Verwaltungsrates (Präsidium), zusammengesetzt aus den Herren Ulrich Gygi und Olivier Steimer, wacht darüber, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden.

Die weiteren Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie in politischen Ämtern sind unter den einzelnen Mitgliedern des Verwaltungsrates (siehe oben) aufgeführt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates üben keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB aus. Sie gehörten in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren weder der Geschäftsführung der SBB AG noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften der SBB AG an. Sie standen auch persönlich nicht in geschäftlichen Beziehungen zur SBB (z. B. als Lieferant, Kreditgeber).

### Wahl und Amtszeit.

Der Verwaltungsrat und der Verwaltungsratspräsident werden seit der Statutenrevision vom 9. Juni 2011 von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt (vorher: vier Jahre). Damit wurde die Grundlage zur gestaffelten Erneuerung gelegt. Die maximal mögliche Amtszeit beträgt zwölf Jahre (Amtszeitbeschränkung). Die Amtsdauer endet in jedem Fall spätestens mit dem Erreichen der Altersgrenze, d. h. an der ordentlichen Generalversammlung, die auf das Kalenderjahr folgt, in dem das 70. Altersjahr vollendet worden ist.

Der Verwaltungsrat wurde vom Bundesrat im Rahmen der Generalversammlung vom 6. Mai 2013 gewählt. Die nächsten Wahlen finden anlässlich der Generalversammlung vom 1. Mai 2014 statt.

### Organisation.

Der Verwaltungsrat konstituiert sich im Übrigen selber, indem er aus seiner Mitte den Vizepräsidenten, die Vorsitzenden der Ausschüsse des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder wählt. Der Verwaltungsrat bezeichnet einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht. Entscheide werden vom Gesamtverwaltungsrat getroffen.

Der Führungsprozess fokussiert sich in enger Zusammenarbeit zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung auf gesamtunternehmerische Aspekte und wird durch die Organisationseinheit «Unternehmensentwicklung» unterstützt. Dies führt zu einer Stärkung des Strategieprozesses zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung, der eng mit dem Finanzplanungsprozess verzahnt ist. Der Verwaltungsrat hat die Möglichkeit, zusätzliche Schwerpunktthemen für die Erarbeitung der Konzernstrategie zu setzen. Im Rahmen von jährlich stattfindenden Strategietagen werden bedeutende strategische Entwicklungen und Herausforderungen vertieft behandelt und zentrale Projekte bearbeitet.

Die Gesamtstrategie der SBB («Wertvolle SBB AG») zielt darauf ab, dass sie ein wertvolles Unternehmen für die Kunden, für die Schweiz und ihre Regionen, für den Eigentümer und für die Mitarbeitenden wird. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei auf die finanzielle Stabilität zu richten. Darüber hinaus soll die SBB ein in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht nachhaltiges Unternehmen sein.

Die konsequente Ausrichtung der SBB auf ihre Kundinnen und Kunden wird im 2013 geschaffenen «Leitbild 2016» konkretisiert. Dieses verankert das Ziel, bis zum Schlüsseljahr 2016 bei der Kundenzufriedenheit zu den Topunternehmen aufzurücken. Das Leitbild umschliesst auch das SBB Versprechen («SBB – Wir bewegen die Schweiz») mit den neun Konzernzielen, die fünf Werte («ambitioniert, verantwortlich, beweglich, leidenschaftlich, respektvoll») und die Führungsgrundsätze des Unternehmens.

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2013 acht ordentliche Sitzungen (davon zwei Klausursitzungen) und zwei ausserordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Ausschüsse je nach Geschäft zu ihren Sitzungen zusammen.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Vorsitzenden. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen. Der CEO nimmt in der Regel an der Verwaltungsratssitzung teil. Die Leiter der betroffenen Divisionen und Bereiche vertreten ihre Geschäfte selber. Der Verwaltungsrat kann bei Bedarf weitere Kader- und Fachleute beiziehen.

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

Der Prüfungsausschuss behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, internes Kontrollsystem sowie bei Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Er entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die vom Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert wurden (z. B. Festlegung der Mehrjahresplanung sowie des Jahresprüfprogramms der internen Revision). Er beurteilt zudem im Auftrag des Verwaltungsrats die Unabhängigkeit und die Leistung der internen und externen Revisionsstelle.

Der Risikoausschuss behandelt die Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie das Risk Management und dessen Weiterentwicklung. Er stimmt sich bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben periodisch mit dem Prüfungsausschuss ab (namentlich bei der Beurteilung der finanziellen Risiken). Zudem befasst er sich mit der Vorberatung des jährlichen Corporate Risk Report z. H. des Verwaltungsrates sowie mit der Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk-Management-Grundsätze (Risk Policy SBB) und -Aktivitäten der SBB.

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

Einmal jährlich beurteilt der Verwaltungsrat die Leistungen der Mitglieder der Konzernleitung. Der Verwaltungsrat unterzieht sich ebenfalls einmal jährlich einer Selbstbeurteilung.

### Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

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

### Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

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

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

### Interne Revision.

Die interne Revision unterstützt den Verwaltungsrat, den Prüfungsausschuss und die Konzernleitung bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten. Die interne Revision ist direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.

## Konzernleitung.

### Mitglieder der Konzernleitung.

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2013, die Funktionen der einzelnen Mitglieder, ihre Nationalität und das Jahr ihrer Berufung in die Konzernleitung. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

#### Andreas Meyer (1961, CH)

CEO (seit 2007), lic. iur., Rechtsanwalt, MBA INSEAD Fontainebleau (Frankreich), zuvor Rechtskonsulent/Projektleiter ABB Schweiz, Baden, Geschäftsführer Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D) und zuletzt bei der Deutschen Bahn AG als Vorsitzender der Konzernleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied der Geschäftsführung der DB Personenverkehr GmbH sowie Mitglied des Executive Board der Deutschen Bahn AG.

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

#### Philippe Gauderon (1955, CH)

Leiter Infrastruktur (seit 2009), lic. iur., Rechtsanwalt. Zuletzt Tätigkeit als Leiter Operating sowie stellvertretender Divisionsleiter Personenverkehr. Bei der SBB seit 1996. Zuvor Vize-Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV).

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

#### Jeannine Pilloud (1964, CH)

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

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Schweiz Tourismus, Vorstandsmitglied | Tourismusrat des Kantons Graubünden, Mitglied.

#### Nicolas Perrin (1959, CH)

Leiter Güterverkehr (seit 2008), diplomierter Bauingenieur ETH Zürich. Zuvor Leiter des Geschäftsbereichs International und stellvertretender Divisionsleiter (SBB Cargo AG), ab August 2007 interimistischer Leiter SBB Cargo. Bei der SBB seit 1987. Verwaltungsrats- und andere Mandate: HPC, Hamburg Port Consulting, Mitglied des Aufsichtsrates | Hupac Intermodal SA, Mitglied | RAIPin AG, Vizepräsident | Xrail Alliance, Mitglied Board of Directors.

#### Jürg Stöckli (1969, CH)

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

#### Georg Radon (1958, CH)

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

#### Markus Jordi (1961, CH)

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

#### Peter Kummer (1965, CH)

Leiter Informatik (seit 2013), lic. rer. pol. (Schwerpunkt Wirtschaftsinformatik). Zuvor Leiter IT Architektur & Qualität, bei der SBB seit 2007.

#### Kathrin Amacker (1962, CH)

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

Verwaltungsrats- und andere Mandate: World Demographic and Ageing Forum, Mitglied des Stiftungsrats | Merian-Iselin Stiftung,



Basel, Mitglied des Stiftungsrats | Verein Regio Basiliensis, Präsidentin Vorstand.

### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die Mitglieder der Konzernleitung sind aufgrund ihrer Funktion in verschiedenen Verwaltungsräten von Tochter- und Beteiligungsgesellschaften der SBB tätig.

Weitere Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sind unter den einzelnen Mitgliedern der Konzernleitung aufgeführt.

### Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2013 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

### Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

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

Der CEO steht der Konzernleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Konzernleitung sind ihm unterstellt. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiter der Fachführungen ausserhalb der Konzernleitung (Sicherheit und Qualität, Unternehmensentwicklung, Recht & Compliance, Supply Chain Management). Die interne Revision ist direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.

Die Konzernleitung führt die gesamten Geschäfte der SBB, soweit sie nicht nach Massgabe des Organisationsreglements dem Verwaltungsrat vorbehalten sind. Die Konzernleitung hat ihrerseits einen Teil ihrer Aufgaben durch die Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung (GZO) an die Divisionen und Bereiche delegiert.

Die Konzernleitung tritt in der Regel alle 14 Tage zu einer Sitzung zusammen. Bei Bedarf werden weitere Kader- und Fachleute beigezogen.

Entscheide der Konzernleitung erfolgen nach dem Mehrheitsprinzip (Gremienentscheide). Damit wird dem Geschäftsmodell Rechnung getragen, der Einbezug der Fachführungsfunktionen sichergestellt und der kulturelle Wandel unterstützt. Bei Stimmgleichheit hat der CEO den Stichentscheid. Der CEO informiert den Verwaltungsratspräsidenten über Geschäfte,

in denen er durch die Konzernleitung überstimmt worden ist. Bei Entscheiden der Konzernleitung, welche das zuständige Konzernleitungsmitglied in einer wesentlichen Frage in die Minderheit versetzt, hat dieses das Recht, den Entscheid der Konzernleitung zusammen mit dem CEO dem Verwaltungsratspräsidenten vorzutragen. Der Verwaltungsratspräsident entscheidet in solchen Fällen unter Vorbehalt der Zuständigkeit des Verwaltungsrates abschliessend.

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

## Entschädigungen.

### Inhalt und Festsetzungsverfahren.

Der Verwaltungsrat hat die Entschädigungen sowie Nebenleistungen seiner Mitglieder in einem Reglement vom 5. November 2009 geregelt. Grundlage dazu bilden die Statuten der SBB sowie die entsprechenden Vorgaben des Bundesrates. Die Entschädigung der Mitglieder des Verwaltungsrates besteht aus einer funktionsabhängigen, fixen Entschädigung, basierend auf einer durchschnittlichen Belastung in Tagen pro Jahr, und einer Spesenpauschale. Die Arbeit in Ausschüssen sowie Sonderaufgaben werden entsprechend den statutarischen Bestimmungen im Rahmen von Taggeldern zusätzlich abgegolten. Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements für die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie deren Lebenspartnerinnen und Lebenspartner.

Die Entschädigung der Konzernleitungsmitglieder wird in einem Reglement, das per 1. Januar 2010 überarbeitet wurde, geregelt und setzt sich zusammen aus einem fixen Grundsalar, einer erfolgs- und leistungsabhängigen Prämie sowie einer Spesenpauschale. Dazu erhält jedes Mitglied jährlich eine einmalige Einlage in sein Pensionskassenguthaben. Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements für die Mitglieder der Konzernleitung sowie deren Familienangehörigen resp. Lebenspartnerinnen und -partnern. Für den CEO besteht zusätzlich zur Pensionskasse SBB eine Risikoversicherung gegen die wirtschaftlichen Folgen von Invalidität und Tod.

Der Personal- und Organisationsausschuss unterbreitet dem Verwaltungsrat jährlich einen Vorschlag für die Struktur des Leistungs- und Erfolgsprämienystems, die Definition der Kriterien der Zielerreichung und den anwendbaren Massstab. Im Weiteren genehmigt der Verwaltungsrat die Zielerreichungen und die darauf abgestützten Leistungs- und Erfolgsprämien für das vorangegangene Geschäftsjahr.

### Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

An ehemalige Mitglieder der Konzernleitung wurden im Berichtsjahr keine Entschädigungen ausgerichtet (Vorjahr: keine). Für die früher ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrates wurden im Berichtsjahr ebenfalls keine Entschädigungen ausbezahlt.

### Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

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

### Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Orgendarlehen.

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

### Höchste Gesamtentschädigungen.

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

## Entschädigungen an amtierende Organmitglieder.

## Verwaltungsrat

CHF	2013	2012
<b>Alle Mitglieder des Verwaltungsrates</b>		
Honorare	805 000	816 666
Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen	80 189	85 435
Spesenpauschalen	78 500	79 666
GA SBB	75 220	76 070
Gesamtentschädigung	1 038 909	1 057 837

## Verwaltungsratspräsident

Honorar	225 000	225 000
Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen	26 279	28 413
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA SBB	8 640	7 980
Gesamtentschädigung	282 419	283 893

## Vizepräsident

Honorar	90 000	90 000
Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen	4 354	4 000
Spesenpauschale	7 000	7 000
GA SBB	7 880	7 330

Übrige acht bzw. sieben (ab 14.06.2012)  
Mitglieder des Verwaltungsrates

Honorare	490 000	501 666
Zusatz-Honorare/Zusatz-Spesen	49 556	53 022
Spesenpauschalen	49 000	50 166
GA SBB	58 700	60 760

## Konzernleitung

CHF	2013	2012
<b>Alle Mitglieder der Konzernleitung</b>		
Fixes Grundsalar	3 282 000	2 765 332
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 304 985	1 524 531
Spesenpauschale	172 400	140 400
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	290 000	240 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA SBB	83 489	62 230
Gesamtentschädigung	5 152 379	4 751 998

## CEO

Fixes Grundsalar	580 000	573 333
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	247 863	346 434
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	60 000	60 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA SBB	11 130	11 130
Gesamtentschädigung	943 698	1 035 602

## Revisionsstelle.

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

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle auf jeweils ein Jahr. Seit der Gründung der SBB AG am 1. Januar 1999 übt Ernst & Young, Bern, dieses Amt aus. In der Regel ist Ernst & Young ebenfalls bei Konzerntochtergesellschaften als Revisionsstelle tätig. Der leitende Revisor ist seit 2008 für die SBB verantwortlich.

### Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse von SBB AG und SBB Cargo AG sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Prüfungen wurden auch bei Konzerngesellschaften durchgeführt. Zusätzlich erfolgten ein Review des Zwischenabschlusses sowie weitere direkte Prüfungsaufträge. Im Geschäftsjahr 2013 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 419 000.– (Vorjahr CHF 1 404 000.–) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 267 000.– (Vorjahr CHF 299 000.–).

### Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der externen Revision.

Der Prüfungsausschuss beurteilt die Leistung, die Unabhängigkeit und die Honorierung der externen Revisionsstelle. Er lässt sich über den Prüfprozess, den Revisionsplan und den Umfang der jährlichen Revisionsarbeiten orientieren, bespricht die Revisorergebnisse mit den Revisoren, macht sich ein Bild über das Zusammenwirken zwischen der externen und der internen Revisionsstelle und schlägt gegebenenfalls dem Verwaltungsrat vor, in Koordination mit den federführenden Departementen UVEK und EFD das Prüfungsmandat neu auszuschreiben.

## 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 seinerseits das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt. Weil die SBB dem Börsengesetz nicht unterstellt ist, bestehen keine spezifischen Regelungen zu Kontrollwechsel und Abwehrmassnahmen (namentlich Angebotspflicht sowie Kontrollwechselklauseln).

Der Bund beschränkt sich bei der Führung der SBB auf die politischen und finanziellen Vorgaben. Er verfügt über folgende Steuerungsinstrumente:

- Leistungsvereinbarung: Bundesrat und SBB handeln jeweils für vier Jahre eine Leistungsvereinbarung aus, welche vom Parlament genehmigt wird. Um die Leistungsvereinbarung besser auf die Legislaturperiode des Parlaments auszurichten, wurde für 2011–2012 ausnahmsweise nur eine zweijährige Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Damit konnte das 2011 neu gewählte Parlament die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013–2016 genehmigen.
- Zahlungsrahmen: Die Bundesversammlung beschliesst für den gleichen Zeitraum und abgestimmt auf die Leistungsvereinbarung den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur.
- Strategische Ziele des Bundesrates: Gestützt auf die Leistungsvereinbarung und für den gleichen Zeitraum erlässt der Bundesrat die strategischen Ziele für die SBB, die er nach Rücksprache mit dem Verwaltungsrat erarbeitet hat.
- Jahresbericht über die Erreichung der strategischen Ziele: Genehmigung durch den Bundesrat;
- Geschäftsbericht, Jahres- und Konzernrechnung, Gewinnverwendung: Genehmigung durch die Generalversammlung;
- Wahl beziehungsweise Abwahl des Verwaltungsrates;
- Entlastung des Verwaltungsrates.

Die Berichterstattung an UVEK und EFD erfolgt an regelmässigen Sitzungen durch den Präsidenten des Verwaltungsrates sowie den CEO. Darüber hinaus orientiert die SBB die federführenden Departemente sowie das Bundesamt für Verkehr im Rahmen regelmässig stattfindender Gespräche über aktuelle Themen aus Verwaltungsrat und Konzernleitung.

### Finanzielle Leistungen des Bundes.

Der Bund bestellt Leistungen der SBB zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur und stellt die dafür benötigten Mittel in einem auf vier Jahre befristeten Zahlungsrahmen bereit (2011–2012 ausnahmsweise zwei Jahre). Er bestellt weitere Leistungen im kombinierten Güterverkehr sowie, zusammen mit den Kantonen, im Regionalen Personenverkehr und gilt der SBB die aufgrund von Planrechnungen ungedeckten Kosten ab. Die Eidgenössische Finanzkontrolle hat, gestützt auf das Finanzkontrollgesetz, das Recht, Prüfungen bei der SBB durchzuführen und insbesondere die Verwendung der Mittel zu überwachen. Das BAV als Aufsichtsbehörde prüft, ob die Jahresrechnung und die Bilanz der SBB mit der Eisenbahngesetzgebung übereinstimmen (subventionsrechtliche Prüfung gemäss Art. 37 Personenbeförderungsgesetz).

# Inhaltsverzeichnis.

## Finanzbericht.

### SBB Konzern

- s **92** Finanzieller Lagebericht
- s **102** Konzernerfolgsrechnung SBB
- s **103** Konzernbilanz SBB
- s **104** Konzerngeldflussrechnung SBB
- s **105** Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- s **106** Anhang zur Konzernrechnung 2013
- s **133** Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

### SBB AG

- s **135** Erfolgsrechnung SBB AG
- s **136** Bilanz SBB AG
- s **137** Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- s **146** Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis
- s **147** Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

## Finanzieller Lagebericht.

### Die SBB im Jahr 2013.

Das Konzernergebnis betrug CHF 238,2 Mio. und lag CHF 184,2 Mio. tiefer als im Vorjahr. Das Ergebnis wurde belastet durch die Mehrleistung für die Bahninfrastruktur (Ergebnis Infrastruktur Netz: CHF –128,6 Mio. im Jahr 2013, CHF –84,2 Mio. ggü. Vorjahr).

Personenverkehr erzielte ein Ergebnis in Höhe von CHF 96,1 Mio. (CHF –172,7 Mio. ggü. Vorjahr). Die Einführung des neuen Trassenpreissystems (nTPS) führte zur Erhöhung der Trassenkosten für den Personenverkehr von CHF 163,0 Mio. und konnte durch die Erhöhung der Tarifmassnahmen um 5,2 % im Dezember 2012 nur zu rund 80,0 % absorbiert werden (CHF +128,8 Mio.). Die Personenverkehrserträge wuchsen zudem durch die höhere Verkehrsleistung (+1,3 %) insbes. aufgrund Angebotsausbau (u. a. Concept Romandie) um CHF 85,4 Mio. Die in diesem Zusammenhang höheren Betriebskosten und Kosten für die Instandhaltung (u. a. Reparaturen aufgrund von Unfällen und Zugereignissen) belasteten das Ergebnis.

Immobilien erzielte ein Ergebnis vor Ausgleichszahlung in Höhe von CHF 211,3 Mio. (CHF +18,9 Mio. ggü. Vorjahr). Davon wurden CHF 150,0 Mio. Ausgleichszahlungen zur Finanzierung der Infrastruktur geleistet und CHF 96,5 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse SBB (2012: CHF 77,0 Mio.).

Die Mieterträge wuchsen ggü. dem Vorjahr um 4,0 %. Neben Flächenerweiterungen wurde die Ertragskraft durch die Optimierung des Mietermix bei bestehenden Flächen erhöht.

Cargo verfolgte konsequent das Ziel der «Schwarzen Null» und erzielte mit CHF 14,7 Mio. zum ersten Mal seit über 40 Jahren ein positives Ergebnis (CHF +65,9 Mio. ggü. Vorjahr). Die Güterverkehrserträge wuchsen um CHF 36,8 Mio. (+4,7 %). Dank konsequenter und hartnäckiger Sanierungsmassnahmen wie der Bereinigung von Bedienpunkten und der Verschlan-  
kung der Kostenstruktur war der operative Aufwand um CHF 30,0 Mio. tiefer.

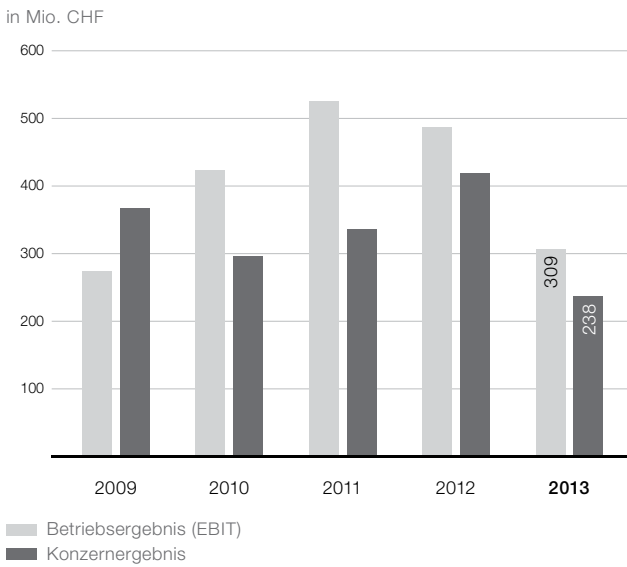
Belastet wurde das Ergebnis der SBB durch die Mehrleistung für die Bahninfrastruktur (Ergebnis Infrastruktur-Netz 2013: CHF –128,6 Mio., CHF –84,2 Mio. ggü. Vorjahr). Mit der Weiterentwicklung der Netzzustandsanalysen wurde im Frühjahr ein erhöhter Unterhaltsbedarf identifiziert. Um die Sicherheit und die nachhaltige Qualität der Fahrbahn zu gewährleisten (insbes. Fahrplanstabilität), haben der Verwaltungsrat und die Konzernleitung zusätzliche Unterhaltsmassnahmen beschlossen.

Der Free Cash Flow betrug CHF –652,9 Mio. Im Vorjahr wurde ein positiver Free Cash Flow in Höhe von CHF 905,8 Mio. erzielt. Belastet wurde der Free Cash Flow durch das tiefere Ergebnis und durch hohe kommerziell finanzierte Investitionen, insbes. Rollmaterial. Der Cash Flow des Vorjahres war zudem u. a. durch den Verkauf der Hypotheken der Eisenbahner-Baugenossenschaften (EBG) an die Pensionskasse SBB beeinflusst.

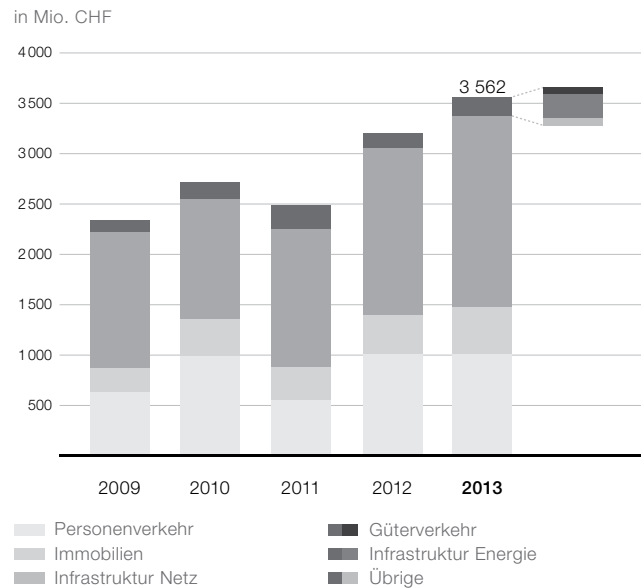
Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 7,5 Mrd. und war aufgrund höherer Investitionen sowie Mehraufwand bei der Bahninfrastruktur um CHF 0,7 Mrd. höher als 2012.



## Konzernergebnis 2009–2013.



## Investitionen 2009–2013.



Das Konzernergebnis betrug CHF 238,2 Mio. und lag CHF 184,2 Mio. tiefer als im Vorjahr.

Der ggü. Vorjahr um CHF 150,6 Mio. höhere Betriebsertrag von CHF 8319,1 Mio. resultierte aus dem Wachstum der Personenverkehrserträge (Tarifmassnahmen und Angebotsausbau), der Güterverkehrserträge sowie der Mieterträge (Inbetriebnahme neuer Flächen und Mietermixoptimierung).

Die Leistungen der öffentlichen Hand reduzierten sich im Ausmass der zusätzlichen Trassenerträge der Infrastruktur als Folge der Einführung des neuen Trassenpreissystems.

Der Betriebsaufwand von CHF 8009,8 Mio. (CHF +332,1 Mio.) war geprägt durch höhere Personalkosten und die Kosten im Zusammenhang mit den Mehrleistungen für die Bahninfrastruktur sowie hohe Instandhaltungskosten für Rollmaterial (u. a. Schadenfälle durch Unfälle und Zugereignisse). Insgesamt führte dies zu einem tieferen Betriebsergebnis ggü. Vorjahr (CHF -181,5 Mio., -37,0 %).

Das Finanzergebnis von CHF -145,4 Mio. war insbes. durch die weniger positive Bewertungsentwicklung von Finanzanlagen CHF 23,6 Mio. tiefer als im Vorjahr.

Das Betriebsfremde Ergebnis von CHF 80,9 Mio. lag ggü. Vorjahr bedingt durch den Landverkauf Güterverwaltung Zürich um CHF 15,6 Mio. höher.

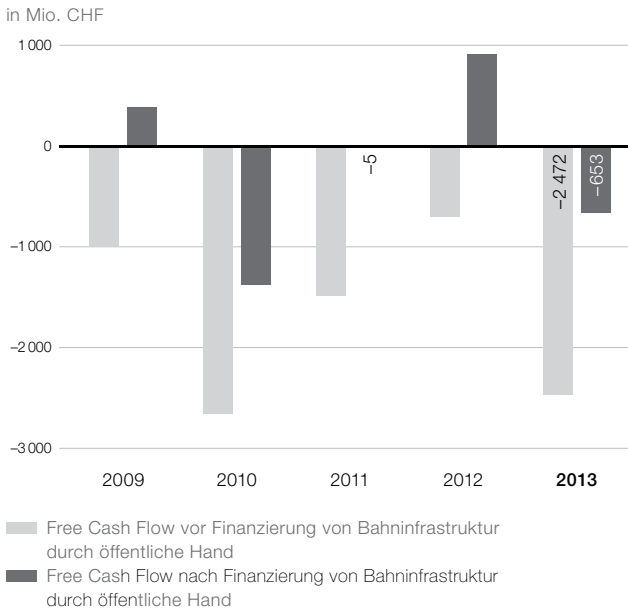
Im Jahr 2013 wurde Rollmaterial für Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und Bahninfrastruktur ausgebaut wie z. B. die Überwerfung Hürlistein, neue Haltestellen in Biel, Solothurn und Mendrisio. Immobilienprojekte in zentralen Lagen wurden entwickelt. Das Investitionsvolumen lag bei insgesamt CHF 3562,2 Mio. (CHF +355,6 Mio. ggü. Vorjahr). Davon wurden für Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität oder Erweiterung des Bahnangebots CHF 1888,4 Mio. (2012: CHF 1659,4 Mio.) investiert.

Personenverkehr verbesserte das Angebot und den Fahrkomfort für die Kunden z. B. durch den Einsatz von neuen Doppelstockzügen und modernisierte Wagen der bestehenden Fahrzeugflotte. Die Investitionen lagen bei CHF 1015,9 Mio. und damit auf Vorjahresniveau (2012: CHF 1013,7 Mio.).

Immobilien investierte CHF 469,4 Mio. (2012: CHF 392,1 Mio.) in die Modernisierung von Bahnhofsgebäuden wie z. B. in Genf und in die Entwicklung von zentralen, bahnhofsnahe Lagen wie die Europaallee und Westlink in Zürich.

Energie investierte CHF 117,5 Mio. (2012: CHF 67,8 Mio.) in Ausbauten und Erhalt von Anlagen zur Energiegewinnung und -übertragung.

**Free Cash Flow vor und nach Finanzierung öffentliche Hand 2009–2013.**

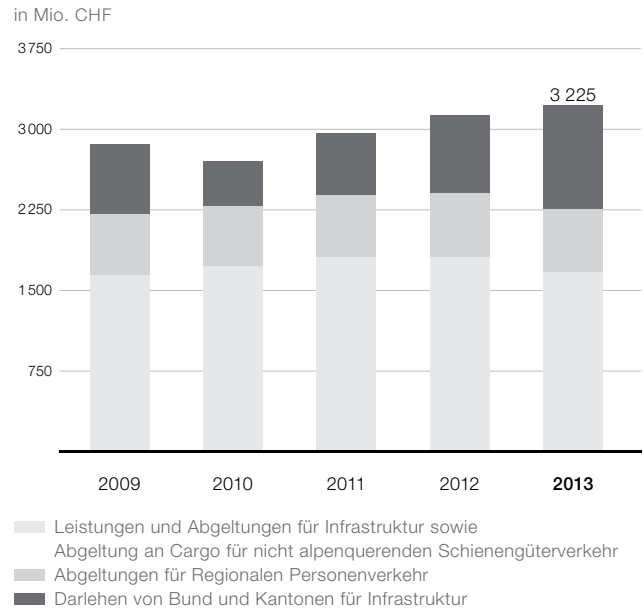


Der Free Cash Flow betrug CHF -652,9 Mio. Im Vorjahr wurde ein positiver Free Cash Flow von CHF 905,8 Mio. erzielt.

Der Free Cash Flow aus Betriebstätigkeit in Höhe von CHF 897,2 Mio. (CHF -538,8 Mio. ggü. Vorjahr) war belastet durch das tiefere Ergebnis und die Entwicklung des Nettoumlaufvermögens. Der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit in Rollmaterial des Personenverkehrs, Ausbauten bei Bahnhöfen sowie Investitionen in die Bahninfrastruktur betrug CHF -3369,4 Mio. (CHF -1233,8 Mio. ggü. Vorjahr). Das Vorjahr war durch hohe Desinvestitionen in Finanzanlagen (CHF -943,0 Mio., Verkauf EBG-Hypotheken an die Pensionskasse der SBB) geprägt.

Für die aktivierbaren LV-finanzierten Ersatzinvestitionen und sonderfinanzierten Investitionsprojekte erhielt die SBB 2013 CHF 1819,3 Mio. von der öffentlichen Hand. Der Betrag erhöhte sich gegenüber Vorjahr um CHF 214,0 Mio., bedingt durch höhere sonderfinanzierte Projekte insbes. Durchmesserlinie Zürich (DML) und Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA).

**Leistungen der öffentlichen Hand 2009–2013.**

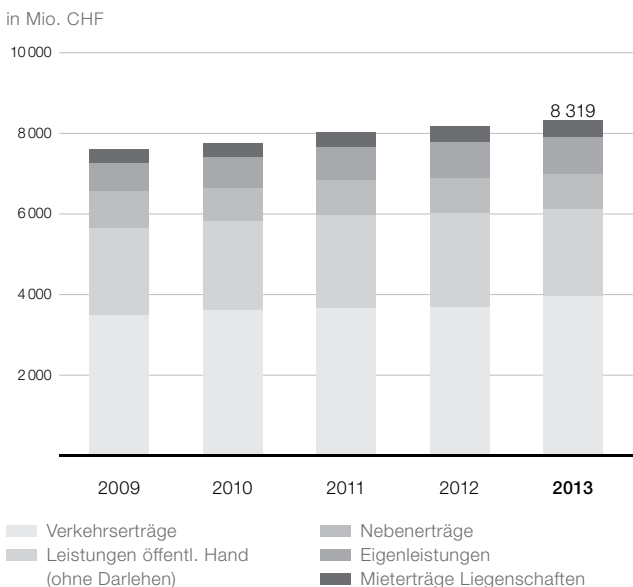


Die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur umfassen die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für Bereitstellung und Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen.

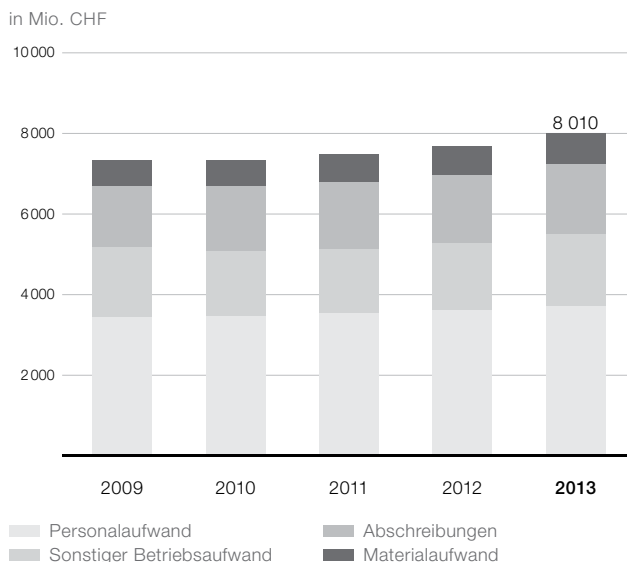
Die Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr entsprechen den durch die Reisenden nicht gedeckten Kosten des durch die öffentliche Hand bestellten Angebots.

Aus dem Infrastrukturfonds und aus dem FinöV-Fonds wurden Darlehen hauptsächlich für den Ausbau DML und CEVA bereitgestellt.

### Betriebsertrag 2009–2013.



### Betriebsaufwand 2009–2013.



Der Betriebsertrag wuchs ggü. Vorjahr um 1,8 % auf CHF 8319,1 Mio.

Die Personenverkehrserträge nahmen aufgrund von Tarifmassnahmen von 5,2 % und Angebotsausbauten wie Concept Romandie um CHF 214,2 Mio. zu (+7,7 % ggü. Vorjahr). Die Mieterträge bei Immobilien wuchsen dank neuer Flächen, der Optimierung des vorhandenen Portfolios und Mietermixoptimierungen um CHF 15,5 Mio. auf CHF 402,0 Mio. (+4,0 %). Die Güterverkehrserträge wuchsen auf CHF 820,4 Mio. (+4,7 % ggü. Vorjahr).

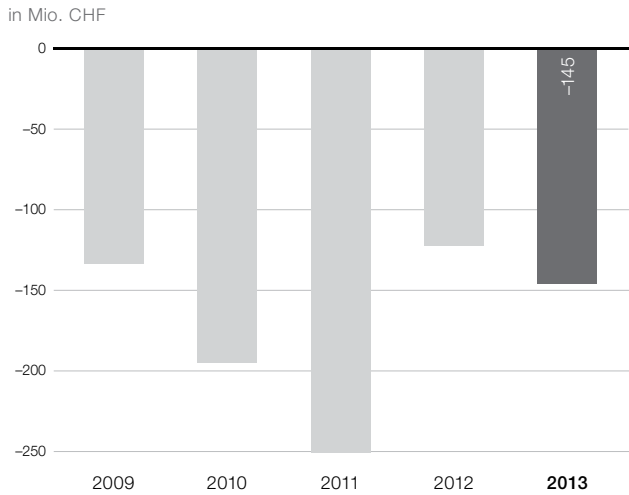
Die Nebenerträge in Höhe von CHF 860,8 Mio. lagen stabil auf Vorjahresniveau. Positiv wirkten u. a. Erträge aus Energiehandel und aus Verkauf von Systemdienstleistungen.

Die Leistungen der öffentlichen Hand beinhalten die erfolgswirksamen Komponenten für Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur und die Abgeltungen im Regionalverkehr sowie den Güterverkehr und betragen CHF 2172,1 Mio. (CHF –149,3 Mio. ggü. Vorjahr). Ein tieferer Betriebsbeitrag des Bundes (CHF –214,5 Mio.) resultierte im Ausmass der zusätzlichen Trassenerträge von Infrastruktur aufgrund der Einführung des neuen Trassenpreissystems. Gegenläufig nahm der Betrag nicht aktivierbarer Investitionen für Projekte zu (CHF +54,6 Mio.).

Der Betriebsaufwand stieg um 4,3 % auf CHF 8009,8 Mio. ggü. Vorjahr. Die Mehrleistungen für die Bahninfrastruktur sowie mehr Instandhaltung von Rollmaterial (u. a. Schadenfälle durch Unfälle und Zugereignisse) führten zu einem Anstieg des Personalaufwands auf CHF 3726,9 Mio. (2,6 % ggü. Vorjahr), höherem Materialaufwand auf CHF 752,8 Mio. (7,9 % ggü. Vorjahr) und höheren Fremdleistungen für Reparaturen und Unterhalt auf CHF 544,1 Mio. (7,1 % ggü. Vorjahr).

Die Abschreibungen auf Investitionen u. a. für Erweiterungen und Rollmaterial stiegen aufgrund des höheren Investitionsvolumens im Vorjahresvergleich um 3,2 % auf CHF 1746,2 Mio.

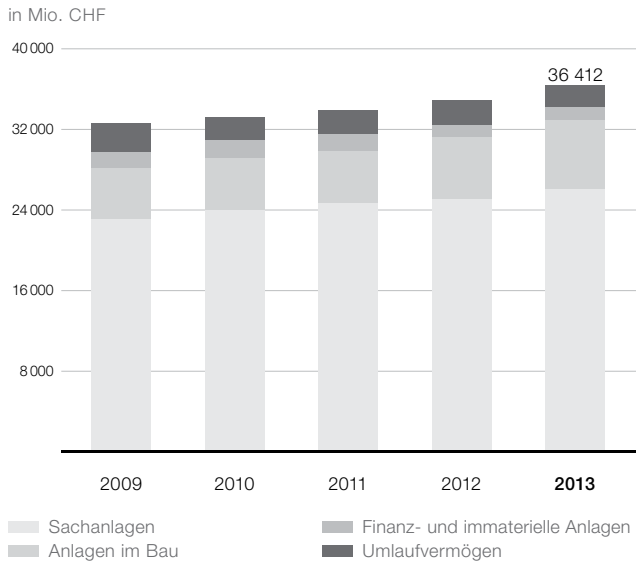
### Finanzergebnis 2009–2013.



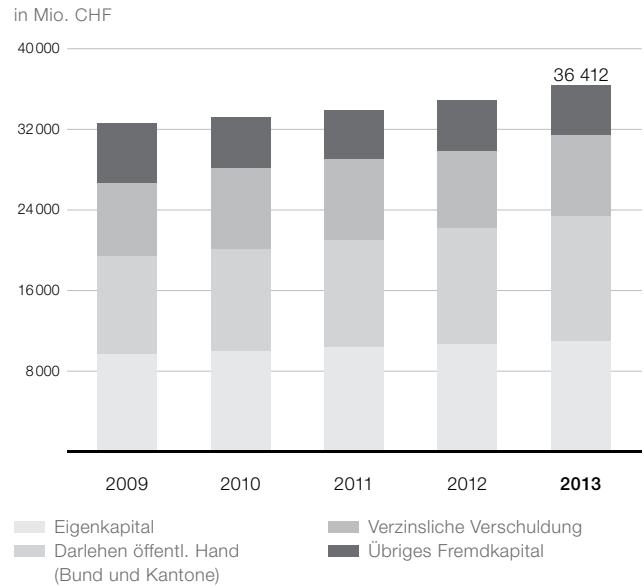
Im Jahr 2013 betrug das Finanzergebnis CHF –145,4 Mio. (Vorjahr: CHF –121,8 Mio.).

Im Vergleich zum Vorjahr lag das Finanzergebnis CHF 23,6 Mio. tiefer, insbes. wegen der weniger positiven Bewertungsentwicklung von Finanzanlagen im Jahr 2013.

### Bilanzstruktur Aktiven 2009–2013.



### Bilanzstruktur Passiven 2009–2013.



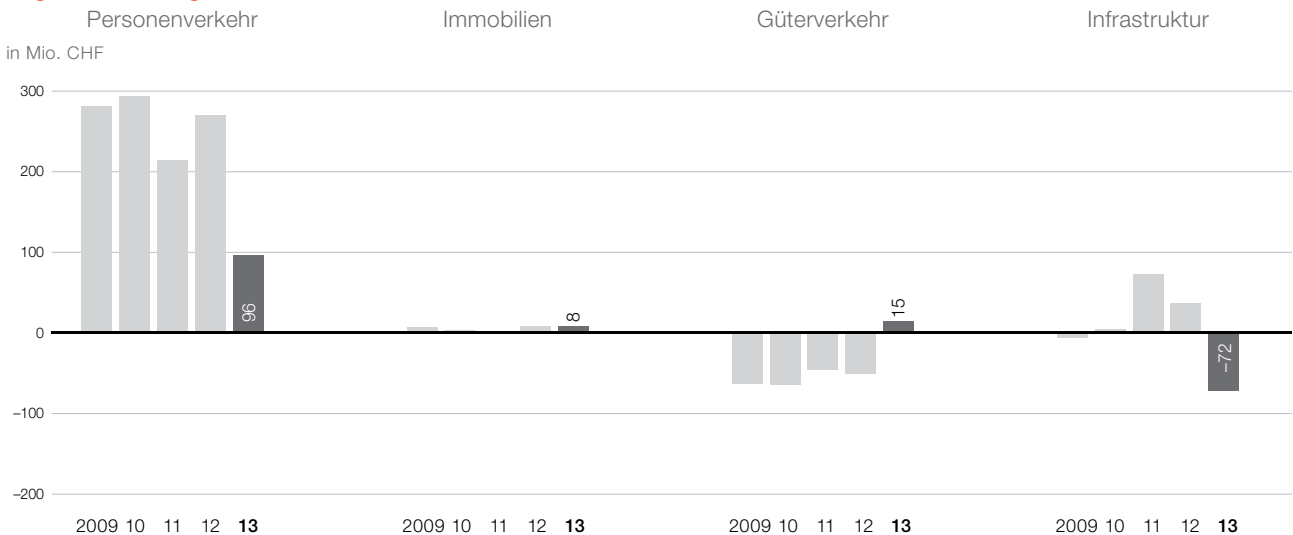
Die Sachanlagen und Anlagen im Bau nahmen von CHF 31 252,2 Mio. im Jahr 2012 auf CHF 32 945,9 Mio. im Jahr 2013 (+5,4 %) zu. Seit dem Jahr 2009 ist ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 4,0 % zu verzeichnen. Die Zunahme im Geschäftsjahr resultierte in erster Linie aus dem Baufortschritt bei den Grossprojekten CEVA und DML sowie der Beschaffung von neuen Doppelstockzügen.

Die Finanz- und Immateriellen Anlagen lagen im Jahr 2013 bei CHF 1356,1 Mio. (2012: CHF 1211,7 Mio.). Das Umlaufvermögen reduzierte sich im Vorjahresvergleich um 12,6 %, insbes. aufgrund des Anstiegs der flüssigen Mittel im Jahr 2012 aus dem Verkauf der Hypotheken der Eisenbahner-Baugenossenschaften an die Pensionskasse der SBB. Die Forderungen waren insbes. durch aktives Cash Management tiefer.

Die verzinliche Nettoverschuldung (verzinliche Finanzverbindlichkeiten abzüglich flüssiger Mittel und kurzfristige Finanzforderungen) stieg im Vergleich zum Vorjahr um CHF 665,4 Mio. auf CHF 7,5 Mrd. Gründe hierfür waren höhere Investitionen in Rollmaterial und Immobilien sowie der höhere Unterhaltsaufwand für die Bahninfrastruktur.

Der Schuldendeckungsgrad (SDG, Verzinliche Nettoverschuldung dividiert durch EBIT inklusive Verkaufsgewinne aus Immobilien) betrug 19,2 und stieg im Vergleich zum Vorjahr um 6,9 aufgrund der höheren Nettoverschuldung und des tieferen EBIT.

## Ergebnisse Segmente 2009–2013.



### Personenverkehr.

Das Ergebnis lag bei CHF 96,1 Mio. und damit CHF 172,7 Mio. unter Vorjahr. Die Personenverkehrserträge wuchsen ggü. Vorjahr um CHF 214,2 Mio. (+7,7 %). Es resultierte ein höherer Betriebsertrag von CHF 156,3 Mio. Im höheren Betriebsaufwand (CHF –322,7 Mio.) wirkten höhere Trassenkosten von CHF 193,0 Mio. (davon Preiseffekt aus neuem Trassenpreissystem CHF –163,0 Mio. und Mehrkosten aufgrund höherer Menge CHF –30,0 Mio.). Weitere Mehrkosten von CHF 62,0 Mio. resultierten aus dem zusätzlichen Bahnangebot und der Instandhaltung (u. a. Reparaturen aufgrund von Unfällen und Zugereignissen).

### Immobilien.

Das Ergebnis vor Ausgleichszahlungen betrug CHF 211,3 Mio. Davon wurden CHF 150,0 Mio. Ausgleichszahlungen zur Finanzierung der Infrastruktur geleistet und CHF 96,5 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse SBB (2012: CHF 77,0 Mio.). Der Betriebsertrag wuchs um CHF 28,0 Mio. (4,2 %). Die Mieterträge stiegen dank Inbetriebnahme neuer Flächen und der Optimierung des Mietermix um CHF 15,5 Mio. (+4,0 %). Der Betriebsaufwand stieg um CHF 28,6 Mio. (+5,9 %), u. a. Abschreibungen. Der Gewinn aus dem Verkauf von Immobilienvermögen war CHF 15,8 Mio. höher.

### Güterverkehr.

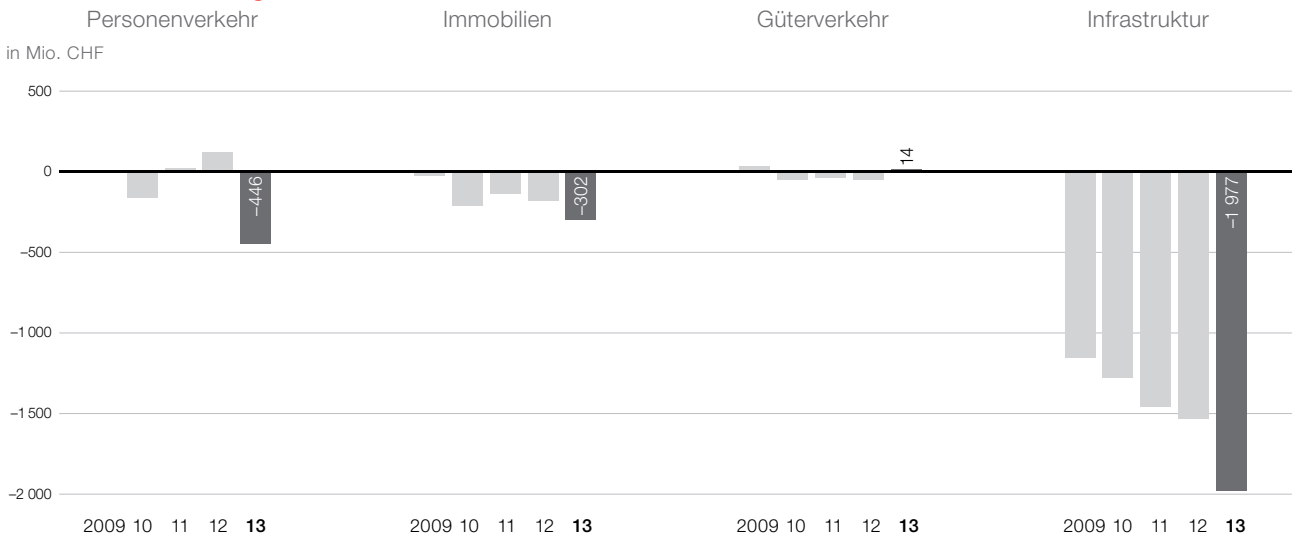
Cargo verfolgte konsequent das Ziel der «Schwarzen Null» und erzielte mit CHF 14,7 Mio. zum ersten Mal seit über 40 Jahren ein positives Ergebnis (CHF +65,9 Mio. ggü. Vorjahr). Bei stagnierender Verkehrsleistung (+1,5 %) wuchsen die Güterverkehrserträge um CHF 36,8 Mio. (+4,7 %) infolge von Preisanpassungen. Dank Sanierungsmassnahmen wie der Bereinigung von Bedienpunkten und der Verschlanung der Kostenstruktur war der operative Aufwand um CHF 30,0 Mio. tiefer.

### Infrastruktur.

Infrastruktur erzielte 2013 ein Jahresergebnis von CHF –72,3 Mio. (CHF –109,4 Mio. ggü. Vorjahr), davon Netz CHF –128,6 Mio. und Energie CHF 56,3 Mio.

Die zunehmende Netzauslastung, der niedrige präventive Unterhalt in der Vergangenheit sowie der zunehmende Einsatz von leistungsfähigeren Fahrzeugen führten zu einem höheren, nicht durch Mittel der Leistungsvereinbarung gedeckten Unterhaltsbedarf und zu einem Defizit von Netz in Höhe von CHF –128,6 Mio. im Jahr 2013.

**Free-Cash-Flow-Segmente 2009–2013.**



**Personenverkehr.**

Der Free Cash Flow betrug im Geschäftsjahr CHF –446,0 Mio. (CHF –566,5 Mio. ggü. Vorjahr). Die Abnahme ggü. Vorjahr resultierte insbes. aus der Veränderung des Nettoumlaufvermögens, u. a. Effekt aus Intercompany-Verrechnungen. Zudem war im Vorjahr der Free Cash Flow ebenfalls durch einmalige Effekte, insbes. die Anpassung von Abrechnungs- und Verbuchungsprozessen, höher.

**Güterverkehr.**

Güterverkehr erzielte einen positiven Free Cash Flow in Höhe von CHF 14,4 Mio. (CHF –49,9 Mio. im Jahr 2012). Die Abweichung ggü. Vorjahr von CHF +64,3 Mio. ist insbes. auf das höhere Jahresergebnis, tiefere Investitionen und Verkäufe von Rollmaterial zurückzuführen.

**Immobilien.**

Die gestiegene Investitionstätigkeit und ein tieferes Nettoumlaufvermögen führten zu einem höheren negativen Free Cash Flow als im Vorjahr (CHF –302,4 Mio. ggü. CHF –185,2 Mio. im Jahr 2012).

**Infrastruktur.**

Der Free Cash Flow lag im Berichtsjahr bei CHF –1976,7 Mio. (2012: CHF –1531,2 Mio.). Die Mehrleistungen für die Bahninfrastruktur führten zu einem tieferen Ergebnis (CHF –84,2 Mio. ggü. Vorjahr). Der Baufortschritt bei den Projekten DML und CEVA sowie Ausbauten in der Bahninfrastruktur führten zu einer höheren Investitionstätigkeit.



### Ausblick.

Der höhere Unterhaltsbedarf für die Bahninfrastruktur aufgrund zunehmender Netzauslastung sowie des zunehmenden Einsatzes von leistungsfähigeren Fahrzeugen belastete 2013 das Ergebnis Infrastruktur Netz. Der mit der Weiterentwicklung der Netzzustandsanalysen identifizierte erhöhte Instandhaltungsbedarf wirkt auch in den künftigen Jahren. Damit werden zusätzliche Mittel für den Substanzerhalt benötigt. Dies wirkt auf die Finanzierung der Bahninfrastruktur sowohl durch die öffentliche Hand, die EVU und die Nutzer, verlangt aber auch weitere Effizienzsteigerungen in allen Bereichen und beeinflusst die künftige wirtschaftliche Situation der SBB.

Das Ergebnis aus der Abstimmung FABI am 9. Februar 2014 ist für die SBB ein ausdrücklicher Vertrauensbeweis und eine Verpflichtung, heute und in Zukunft Tag für Tag hohe Qualität und Leistung zu erbringen. Bis 2016 werden mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie Zürich und der Eröffnung des Gotthardbasistunnels bedeutende Meilensteine erreicht.

Mit den Investitionen in modernes Rollmaterial erhöht die SBB den Komfort für ihre Kunden und entwickelt das Angebot weiter. Zur nachhaltigen wirtschaftlichen Weiterentwicklung und um künftige Belastungen speziell in der Infrastruktur zu bewältigen, muss die Produktivität weiterhin gesteigert und vermehrt in ertragsstarke Bereiche investiert werden. Zusätzliche Erträge im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr, die Ertragskraft der Immobilien und eine nachhaltige Stabilisierung des Güterverkehrs bilden dafür die Voraussetzungen.



## Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2013	2012
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	3 961,2	3 705,3
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 172,1	2 321,3
Mieterträge Liegenschaften	3	402,0	386,5
Nebenerträge	4	860,8	865,9
Eigenleistungen	5	923,0	889,5
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>8 319,1</b>	8 168,5
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand	6	-752,8	-697,4
Personalaufwand	7	-3 726,9	-3 632,8
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-1 783,9	-1 655,7
Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen	9, 20, 21, 22	-1 746,2	-1 691,8
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-8 009,8</b>	-7 677,7
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>309,4</b>	490,9
<b>Finanzertrag</b>			
Finanzertrag	10	56,9	86,2
Finanzaufwand	11	-202,2	-207,9
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>164,0</b>	369,1
Betriebsfremdes Ergebnis	12	80,9	65,3
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>244,9</b>	434,4
Ertragssteuern	13	-3,3	-11,8
Minderheitsanteile	14	-3,4	-0,1
<b>Konzerngewinn</b>		<b>238,2</b>	422,5

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

## Konzernbilanz SBB.

### Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2013	31. 12. 2012
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel	15	593,8	809,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16	570,1	595,0
Andere Forderungen	17	161,4	215,9
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	18	351,7	353,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen	19	432,8	438,9
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>2 109,7</b>	2 412,8
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	20	523,1	487,9
Sachanlagen	21	26 074,4	25 150,8
Anlagen im Bau Sachanlagen	21	6 871,5	6 101,4
Immaterielle Anlagen	22	833,0	723,8
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>34 302,0</b>	32 463,9
<b>Total Aktiven</b>		<b>36 411,8</b>	34 876,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

### Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2013	31. 12. 2012
<b>Fremdkapital</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	23	449,7	271,1
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	24	10,2	46,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25	919,7	921,1
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	26	154,5	195,2
Passive Rechnungsabgrenzungen	27	1 498,4	1 460,4
Kurzfristige Rückstellungen	28	262,1	247,2
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 294,7</b>	3 142,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	23	7 651,9	7 382,1
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	24	12 388,5	11 388,9
Andere langfristige Verbindlichkeiten	26	1 787,7	1 891,4
Langfristige Rückstellungen	28	285,1	308,9
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>22 113,2</b>	20 971,3
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>25 407,9</b>	24 113,2
<b>Eigenkapital</b>			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven vor Konzerngewinn		-391,5	-814,2
Konzerngewinn		238,2	422,5
<b>Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile</b>		<b>10 915,9</b>	10 677,3
Minderheitsanteile	14	88,0	86,1
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>11 003,9</b>	10 763,5
<b>Total Passiven</b>		<b>36 411,8</b>	34 876,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

## Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2013	2012
Konzerngewinn		238,2	422,5
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		1 743,8	1 704,9
Verluste/Wegfall aus Wertbeeinträchtigungen		2,3	-13,1
Abnahme Rückstellungen		-13,7	-48,4
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-97,9	-129,2
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-87,3	-70,6
Anteilige Gewinne aus Anwendung Equity-Methode		-0,9	-1,8
Ergebnis Minderheitenanteile		3,4	0,1
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	29	59,6	503,8
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)</b>			
<b>mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB</b>		<b>1 847,6</b>	2 368,3
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB		-950,4	-932,2
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB</b>		<b>897,2</b>	1 436,1
Mittelabfluss aus Veränderungen des Konsolidierungskreises		-0,1	-1,5
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 272,1	-2 996,3
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		110,4	89,4
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-4,3	-14,4
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		2,6	945,5
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen		-206,1	-158,7
Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen		0,3	0,5
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-3 369,4</b>	-2 135,6
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-Fonds-perdu-Mittel des Bundes		950,4	932,2
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur		868,9	673,1
Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-262,4	-564,3
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		701,1	186,0
Aufnahme von anderen langfristigen Verbindlichkeiten		0,0	2,0
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-1,4	-1,2
Kapitalrückzahlungen an Minderheitsaktionäre		0,0	-1,0
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>2 256,6</b>	1 226,8
<b>Total Geldfluss</b>		<b>-215,6</b>	527,2
Flüssige Mittel per 1. Januar		809,3	282,2
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz		0,0	-0,1
Flüssige Mittel per 31. Dezember		593,8	809,3
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>-215,6</b>	527,2

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

### Frei verfügbarer Cash Flow.

Mio. CHF	2013	2012
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)	897,2	1 436,1
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-3 369,4	-2 135,6
<b>Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>	<b>-2 472,2</b>	-699,5
Geldfluss aus Finanzierung von Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand	1 819,3	1 605,3
<b>Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>	<b>-652,9</b>	905,8
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen und Sanierung Pensionskasse	437,3	-378,5
<b>Total Geldfluss</b>	<b>-215,6</b>	527,2

## Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschafts- kapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinn- reserven	Fremd- währungs- umrechnungs- differenzen	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
<b>Eigenkapital per 1. 1. 2012</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-807,9</b>	<b>-6,3</b>	<b>10 254,9</b>	<b>89,4</b>	<b>10 344,3</b>
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Konzerngewinn	0,0	0,0	422,5	0,0	422,5	0,1	422,6
<b>Eigenkapital per 31. 12. 2012</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-385,4</b>	<b>-6,3</b>	<b>10 677,3</b>	<b>86,1</b>	<b>10 763,5</b>
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	2,1
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,4	-1,4
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,3	-2,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	238,2	0,0	238,2	3,4	241,6
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,3
<b>Eigenkapital per 31. 12. 2013</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-147,2</b>	<b>-6,0</b>	<b>10 915,9</b>	<b>88,0</b>	<b>11 003,9</b>

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

## Anhang zur Konzernrechnung 2013. Konsolidierungsgrundsätze.

### Allgemeines.

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

### Abschlussdatum.

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

### Konsolidierungskreis.

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

Die 100 %-Beteiligung an der AlpTransit Gotthard AG wird nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen. Die Leitung dieser Beteiligung liegt aufgrund einer Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der SBB direkt beim Bund, weshalb das Kriterium der einheitlichen Beherrschung nicht gegeben ist.

Die SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross-Border-Leasingtransaktionen über Verbindungen zu Zweckgesellschaften (SPE). Die SBB hat weder Anteile, Optionen auf Anteile noch Stimm- oder andere allgemeine Rechte an diesen Zweckgemeinschaften, weshalb ein Einbezug in den Konsolidierungskreis entfällt. Diese Geschäfte werden als Financial Lease bilanziert.

Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können dem Beteiligungsverzeichnis auf Seite 132 entnommen werden.

### Konsolidierungsmethode.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der angelsächsischen Purchase-Methode. Konzerninterne Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden gegeneinander verrechnet. Noch nicht durch Verkäufe an Dritte realisierte Zwischengewinne auf konzerninternen Lieferungen werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Bei der erstmaligen Konsolidierung einer Gesellschaft werden deren Vermögen und Verbindlichkeiten nach einheitlichen Grundsätzen neu bewertet. Die Differenz zwischen dem sich ergebenden Eigenkapital und dem Kaufpreis (Goodwill bzw. Badwill) wird bilanziert und über fünf Jahre linear abgeschrieben. Für alle Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt mit mehr als 50 % beteiligt ist, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet. Die Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden zu 100 % erfasst; die Anteile von Drittaktionären am Eigenkapital und am Ergebnis werden gesondert ausgewiesen.

Handelt es sich bei einer Beteiligung um ein Unternehmen unter gemeinschaftlicher Kontrolle (echtes Joint Venture), so wird die Methode der Quotenkonsolidierung angewendet. Dabei haben die Partner einen absolut gleichwertigen Einfluss und eine gleichwertige Kontrolle über die Gesellschaft. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden dabei quotale erfasst.

Nach der Equity-Methode einbezogen werden assoziierte Gesellschaften mit einer Beteiligung zwischen 20 % und 50 % oder Gesellschaften mit genau 50 %, welche die Bedingungen der Quotenkonsolidierung nicht erfüllen.

### Minderheitsanteile.

Die ausgewiesenen Minderheitsanteile am Konzerneigenkapital und -erfolg entsprechen den aufgrund der geltenden Beteiligungsverhältnisse ermittelten Fremddanteilen am Eigenkapital und Erfolg der entsprechenden Gesellschaften.

### Fremdwährungsumrechnung.

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

Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs <b>2013</b>	Durchschnittskurs 2012	Stichtagskurs <b>31. 12. 2013</b>	Stichtagskurs 31. 12. 2012
EUR	1,23	1,20	1,23	1,21



## Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

### Allgemeines.

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

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

### Umlaufvermögen.

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

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

**Warenvorräte und angefangene Arbeiten**, die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich erhaltene Skonti, unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Die Herstellkosten werden anhand der Material- und Fertigungskosten (Vollkosten) berechnet. Für die Bewertung wird je nach Artikel das Kostenfolgeverfahren oder die Standardkostenrechnung angewendet. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen.

### Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten langfristig gehaltene Wertschriften, die im Zusammenhang mit Rückkaufsoptionen für Leasingverbindlichkeiten stehen, sowie nicht konsolidierte Beteiligungen, die zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Abschreibungen eingesetzt sind. Die Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften beinhalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 %, die nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die langfristigen Darlehen gegenüber Dritten und gegenüber assoziierten Beteiligungen werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen und Arbeitgeberbeitragsreserven werden ebenfalls in den Finanzanlagen bilanziert. Sofern ein bedingter Verwendungsverzicht auf Arbeitgeberbeitragsreserven vorliegt, erfolgt eine Wertberichtigung. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden nur dann bilanziert, wenn es höchstwahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können.

Die Bewertung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich der notwendigen Abschreibungen. Die Abschreibung erfolgt linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. Die Nutzungsdauern von verschiedenen Fahrzeugtypen des Güterverkehrs wurden aufgrund der neuen Flottenstrategie innerhalb der bestehenden Bandbreite angepasst. Die geschätzten Nutzungsdauern betragen in Jahren:

Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	15–25
Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–20
EDV-Hardware	2–8
Telecom	
– Kleingeräte, Netzwerke	2–8
– Fernmeldeanlagen, Funkanlagen	10–20
Fahrzeuge	
– Lokomotiven und Triebfahrzeuge	25–33
– Reisezugwagen	20–33
– Güter- und Dienstwagen	20–33
– Kleintriebfahrzeuge	20–30
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	5–20
Unter- und Oberbau	25–50
Bahntechnik	15–33
Erschliessung, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–30
Wassertechnische Bauten	
– Druckleitungen, Wasserfassungen/Entsander	40–50
– Übrige wassertechnische Bauten	70–80
Gebäude	
– Wohn-/Verwaltungs-/Geschäfts- und Bürogebäude	55–75
– Übrige Gebäude	40–60

Zinsaufwendungen für Vermögenswerte in abgeltungsberechtigten Bereichen oder bei kommerziellen Bauten werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Aktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des Fremdkapitals.

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

Als **unbebaute Grundstücke** gelten Grundstücke, die innerhalb einer Bauzone liegen und auf denen keine Bauten errichtet sind.

Die **Anlagen im Bau** beinhalten die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten zu Sachanlagen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

Die **Immateriellen Anlagen** umfassen erworbene immaterielle Werte (Goodwill, Wassernutzungs-, Durchleitungs- und übrige Rechte sowie Software), die linear über die entsprechenden Nutzungsdauern abgeschrieben werden. Es bestehen keine selbst erarbeiteten immateriellen Anlagen. Die geschätzten Nutzungsdauern der immateriellen Anlagen betragen in Jahren:

Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	4–8

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

## Fremdkapital.

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

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

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

In den **Anderen langfristigen Verbindlichkeiten** sind langfristige Erlösabgrenzungen sowie die Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen enthalten.

**Rückstellungen** werden nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen nach den Vorschriften von Swiss GAAP FER 23 gebildet resp. aufgelöst. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, so wird der Rückstellungsbetrag diskontiert. Die Diskontierung erfolgt zum Refinanzierungssatz gegenüber dem Bund.

Die unter den langfristigen Rückstellungen bilanzierten Steuerrückstellungen umfassen latente Steuern. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, die sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen bzw. lokalen steuerlichen sowie den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach der «Liability»-Methode gebildet und periodisch an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst.

Die **berufliche Vorsorge** der Mitarbeitenden der SBB AG, SBB Cargo AG sowie einzelner Tochtergesellschaften wird durch die seit 1. Januar 1999 selbstständige Stiftung Pensionskasse SBB getragen. Die Zuweisungen an die Personalvorsorge erfolgen nach den Vorschriften des Beruflichen Vorsorge-Gesetzes (BVG). Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats. Die übrigen Tochtergesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

Swiss GAAP FER 16 regelt die wirtschaftlichen Auswirkungen aus Vorsorgeverpflichtungen unabhängig von der rechtlichen Ausgestaltung der Vorsorgepläne und -einrichtungen. Diese wirtschaftliche Betrachtungsweise erfordert das Erfassen von Passiven oder Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen in der Jahresrechnung, obwohl sich daraus nicht eine rechtsverbindliche Wirkung zugunsten oder zulasten der Vorsorgeeinrichtungen ergibt.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen von Über- oder Unterdeckungen werden basierend auf den letzten vorliegenden (Zwischen-)Abschlüssen der Vorsorgeeinrichtungen bestimmt. Dabei wird geklärt, ob im Zeitpunkt des Bilanzstichtages zusätzlich zu den berücksichtigten Beitragsleistungen und den damit zusammenhängenden Abgrenzungen weitere Aktiven (wirtschaftlicher Nutzen) oder Passiven (wirtschaftliche Verpflichtungen) bestehen. Wirtschaftlicher Nutzen besteht in der Möglichkeit, infolge einer Überdeckung in der Vorsorgeeinrichtung eine positive Auswirkung auf den zukünftigen Geldfluss der Gesellschaft auszuüben (z. B. über Beitragssenkungen), wogegen wirtschaftliche Verpflichtungen in der Möglichkeit bestehen, wegen einer Unterdeckung in der Vorsorgeeinrichtung eine negative Auswirkung auf den künftigen Geldfluss zu haben, indem die Gesellschaft an der Finanzierung mitwirken will oder muss (z. B. über Sanierungsbeiträge).

Veränderungen dieser wirtschaftlichen Auswirkungen werden erfolgswirksam im Personalaufwand ausgewiesen.

## Derivative Finanzinstrumente.

Die Tresoreriepolitik der SBB ist auf Risikominimierung ausgerichtet. Deshalb werden derivative Finanzinstrumente nur zur Absicherung von Grundgeschäften abgeschlossen.

Die Bewertung der Absicherungsinstrumente erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft, wobei die erfolgswirksame Verbuchung im Zeitpunkt der Realisierung des Grundgeschäfts erfolgt.

## Eventualverpflichtungen und -forderungen.

Unter den Eventualverpflichtungen resp. -forderungen werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und -forderungen, Pfandbestellungen sowie weitere Verpflichtungen und Forderungen mit Eventualcharakter zum Nominalwert ausgewiesen.

## Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Hierunter werden alle weiteren eingegangenen Verpflichtungen aufgeführt, die nicht innerhalb eines Jahres gekündigt werden können. Sie werden zum Nominalwert offengelegt.

## Anmerkungen zur Konzernrechnung.

### 0.1 Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen.

Aus den Änderungen in den Swiss GAAP FER für das Jahr 2013 ergeben sich keine Anpassungen der Konzernrechnung SBB.

### 0.2 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2013 hat sich der Kreis der konsolidierten Beteiligungen wie folgt verändert:

- Fusion Compagnie du Chemin de fer Vevey–Chexbres SA, Vevey mit SBB AG, Bern (Mai 2013)
- Liquidation der elvetino management AG, Zürich (August 2013)
- Gründung login Berufsbildung AG, Olten (November 2013)
- Änderung von Quoten- auf Equitykonsolidierung Cisalpino AG, Muri bei Bern (November 2013)

## 1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2013	2012
Personenverkehr	2 995,6	2 781,3
davon Fernverkehr	2 259,7	2 098,7
davon Regionalverkehr	735,9	682,6
Güterverkehr	820,4	783,7
Betriebsleistungen	57,3	62,4
Infrastruktur (Trassenertrag)	88,0	77,9
<b>Verkehrserträge</b>	<b>3 961,2</b>	3 705,3

Die Verkehrserträge verzeichneten gesamthaft eine Zunahme um CHF 255,9 Mio. (+6,9%).

Der Personenverkehrsertrag stieg durch Tarifmassnahmen und Angebotsweiterungen (u. a. Concept Romandie und Halbstundentakt Zürich–Schaffhausen) um CHF 214,2 Mio. (+7,7%).

Die Güterverkehrserträge nahmen um CHF 36,8 Mio. (+4,7%) zu. Die Steigerung konnte dank Preisanpassungen und Erhöhung der Verkehrsleistung (u. a. Gotthardsperre im Vorjahr) erreicht werden.

Die Trassenerträge erhöhten sich aufgrund des neuen Trassenpreissystems um CHF 10,0 Mio. (+12,9%).

## 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2013	2012
<b>Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)</b>		
Bund	284,1	276,5
Kantone	307,2	319,7
<b>Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>	<b>591,3</b>	596,2
<b>Leistungen des Bundes an Infrastruktur der SBB AG aus der Leistungsvereinbarung</b>		
Abschreibung Infrastruktur	950,4	932,2
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	163,8	126,6
Betriebsbeitrag Infrastruktur	290,5	505,0
<b>Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung</b>	<b>1 404,6</b>	1 563,8
<b>Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen</b>		
Bund	91,7	77,2
Kantone	20,6	17,7
<b>Total Leistungen an sonderfinanzierten Investitionen</b>	<b>112,3</b>	94,9
<b>Abteilungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV</b>		
Bund	32,2	32,4
Kantone	8,1	11,8
<b>Total Abteilungen für Infrastruktur der Tochtergesellschaften</b>	<b>40,3</b>	44,1
<b>Total Leistungen für die Bahninfrastruktur</b>	<b>1 557,2</b>	1 702,8
Abteilungen des Bundes an Cargo für nicht alpenquerenden Schienengüterverkehr	23,5	22,4
<b>Total Leistungen für den Güterverkehr</b>	<b>23,5</b>	22,4
<b>Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>2 172,1</b>	2 321,3

Die Abteilungen für die bestellten Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) kompensieren die Kosten, welche durch die Reisenden nicht gedeckt sind. Diese Abteilungen blieben im Vergleich zum Vorjahr beinahe unverändert (–0,8%).

Ausschlaggebend für die Abnahme der gesamten Leistungen der öffentlichen Hand für die Bahninfrastruktur im Umfang von CHF 145,6 Mio. (–8,6%) war die Senkung des Betriebsbeitrags des Bundes zum Ausgleich der ungedeckten Betriebskosten infolge der Trassenpreiserhöhung.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten ferner Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV («Vorteilsabgeltung») in der Höhe von CHF 52,0 Mio. (Vorjahr: CHF 41,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abteilungen Regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

## 3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Inbetriebnahme neuer Verkaufsflächen (Zürich Europaallee) und Mietermixoptimierungen in den Bahnhöfen führten zum einem Wachstum der Mieterträge um CHF 15,5 Mio. (+4,0%).

#### 4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2013	2012
Dienstleistungen	225,0	226,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	38,8	47,2
Erträge aus Vermietungen	83,5	94,4
Energieertrag	81,7	66,3
Geldwechsel	41,7	41,2
Provisionen	87,2	77,7
Drucksachen- und Materialverkäufe	43,1	46,0
Kostenbeteiligungen	178,8	168,5
Gewinn aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	7,4	6,0
Übrige Nebenerträge	73,6	91,6
<b>Nebenerträge</b>	<b>860,8</b>	<b>865,9</b>

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 5,0 Mio. (-0,6%) ab.

Die Steigerung des Energieertrags resultierte aus erhöhten Energieverkäufen am Markt aufgrund höherer Wasserzuflüsse und zusätzlich erbrachten Systemdienstleistungen. Ferner nahmen die Erträge aus Kostenbeteiligungen sowie Provisionen dank der Einführung neuer Tarifverbunde zu.

Demgegenüber gingen die Erträge aus Vermietungen aufgrund weniger Fahrzeugvermietungen zurück. Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber Reisenden ohne gültigen Fahrausweis waren mitverantwortlich für die Verringerung der übrigen Nebenerträge.

Der rückläufige Ertrag im Bereich der Wartungs- und Unterhaltsarbeiten war auf den Rückgang von Kundenaufträgen zur Instandhaltung von Fahrzeugen zurückzuführen.

#### 5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2013	2012
Investitionsaufträge	567,4	542,1
Lageraufträge	355,6	347,4
<b>Eigenleistungen</b>	<b>923,0</b>	<b>889,5</b>

Höhere Investitionen in den Ausbau und Ersatz von Bahnanlagen führten zur Erhöhung der Eigenleistungen.

#### 6 Materialaufwand.

Hauptverantwortlich für die Zunahme des Materialaufwands um CHF 55,4 Mio. (+7,9%) waren verstärkte Instandhaltungsarbeiten für Fahrzeuge sowie eine erhöhte Bautätigkeit für den Unterhalt der Bahninfrastruktur.

#### 7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2013	2012
Lohnaufwand	3 013,1	2 936,3
Sozialversicherungsaufwand	508,2	505,8
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	22,9	15,2
Übriger Personalaufwand	182,7	175,5
<b>Personalaufwand</b>	<b>3 726,9</b>	<b>3 632,8</b>

Der Personalaufwand nahm um CHF 94,1 Mio. (+2,6%) zu. Verantwortlich für diese Zunahme waren neu geschaffene Arbeitsplätze bei Infrastruktur und Personenverkehr, die neue Tochtergesellschaft login Berufsbildung AG sowie Lohnerhöhungen. Der Personalbestand erhöhte sich um 1737 auf 30 977 Vollzeitstellen.

Die Arbeitgeberanteile der Sanierungsbeiträge für die Pensionskasse SBB und die Erhöhung des Arbeitgebersparbeitrags von 2% ab Oktober 2012 belasteten den Sozialversicherungsaufwand in der Höhe von CHF 82,3 Mio. (Vorjahr: CHF 53,6 Mio.). Zur Kompensation der Sanierungsbeiträge wurden im Berichtsjahr Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 im gleichen Umfang in Anspruch genommen.

Der Übrige Personalaufwand war durch die Bildung und Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen beeinflusst. Im Weiteren stieg der Aufwand für Fahrvergünstigungen für das Personal aufgrund von Preiserhöhungen um CHF 6,1 Mio.

## 8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2013	2012
Bahnbetriebsleistungen	279,8	240,2
Miete von Anlagen	49,5	49,1
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	544,1	508,3
Fahrzeugaufwand	102,0	109,7
Energieaufwand	150,5	137,2
Verwaltungsaufwand	98,7	90,4
Informatikaufwand	228,5	222,7
Werbeaufwand	70,0	67,0
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	75,4	80,1
Verlust aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	1,0	0,8
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	79,7	83,9
Übriger Betriebsaufwand	104,7	66,1
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>1 783,9</b>	<b>1 655,7</b>

Höhere Trassengebühren aufgrund der Einführung des neuen Trassenpreissystems, Mehrkosten für die Benutzung der Bahninfrastruktur im Ausland sowie erhöhte Kosten im Bahnverkehr mit Frankreich (Lyria) führten zu einem höheren Bahnbetriebsleistungsaufwand von CHF 39,6 Mio. (+16,5 %).

Die Zunahme der Fremdleistungen für Unterhalt und Reparaturen in der Höhe von CHF 35,9 Mio. (+7,1 %) war primär auf die Zunahme der Leistungen für den Erhalt der Bahninfrastruktur zurückzuführen.

Bedingt durch neue Energiebeschaffungsverträge und den Mehrabsatz an Bahnstrom nahm der Energieaufwand im Berichtsjahr um CHF 13,3 Mio. (+9,7 %) zu.

Der Werbeaufwand beinhaltet Kosten für Inserate, elektronische Medien, Druck/Material, Marktanalyse/-forschung, Öffentlichkeitsarbeit, Fachmessen sowie Informationszentren.

Höhere Versicherungsleistungen infolge der erlittenen Zugseignisse und Schadenfälle führten zur Zunahme des übrigen Betriebsaufwands.

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

## 9 Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	2013	2012
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 607,9	1 549,5
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	101,7	98,2
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	36,6	44,1
<b>Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen</b>	<b>1 746,2</b>	<b>1 691,8</b>

Die verstärkte Investitionstätigkeit in Infrastrukturvorhaben und Rollmaterial des Personenverkehrs führte zu einer Zunahme der Abschreibungen um CHF 54,4 Mio. (3,2 %).

## 10 Finanzertrag.

Mio. CHF	2013	2012
Finanzertrag Dritte	2,1	13,0
Finanzertrag assoziierte Gesellschaften	1,5	1,5
Finanz- und Beteiligungsertrag übrige Beteiligungen	1,0	0,7
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	7,3	8,3
Übriger Finanzertrag	44,9	62,6
<b>Finanzertrag</b>	<b>56,9</b>	<b>86,2</b>

Der Finanzertrag Dritte umfasst die Zinserträge. Der Rückgang von CHF 10,9 Mio. war durch den Verkauf von Finanzanlagen (Festgeldanlagen sowie Darlehen an die Eisenbahnerbaugenossenschaften) bedingt.

Die Abnahme beim übrigen Finanzertrag in der Höhe von CHF 17,7 Mio. resultierte primär aus einer weniger positiven Bewertungsentwicklung von Finanzanlagen. Demgegenüber standen höhere Fremdwährungsgewinne. Diese betragen im Berichtsjahr CHF 28,4 Mio. (Vorjahr: CHF 21,2 Mio.).

## 11 Finanzaufwand.

Mio. CHF	2013	2012
Finanzaufwand Dritte	156,4	175,1
Finanzaufwand Aktionär	15,4	9,1
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	1,1	1,0
Übriger Finanzaufwand	29,4	22,7
<b>Finanzaufwand</b>	<b>202,2</b>	<b>207,9</b>

Die tieferen Marktzinsen führten zu einer tieferen Zinsbelastung.

Höhere Fremdwährungsverluste führten zu einer Erhöhung des übrigen Finanzaufwands. Diese betragen im Berichtsjahr CHF 27,3 Mio. (Vorjahr: CHF 19,7 Mio.).

## 12 Betriebsfremdes Ergebnis.

Mio. CHF	2013	2012
Gewinn aus Veräusserung von Immobilien	81,1	65,4
Verlust aus Veräusserung von Immobilien	-0,3	-0,1
<b>Betriebsfremdes Ergebnis</b>	<b>80,9</b>	<b>65,3</b>

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



### 13 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2013	2012
Laufende Ertragssteuern	2,7	15,8
Latente Ertragssteuern	0,5	-4,0
<b>Ertragssteuern</b>	<b>3,3</b>	<b>11,8</b>

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

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

### 14 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Stand 1. 1.	86,1	89,4
Änderung Konsolidierungskreis	2,1	-1,1
Dividenden	-1,4	-1,2
Veränderung Minderheitsanteile	-2,3	-1,2
Gewinnanteil	3,4	0,1
<b>Stand 31. 12.</b>	<b>88,0</b>	<b>86,1</b>

Die Veränderungen resultieren aus der Gründung der login Berufsbildung AG sowie den Anteilserhöhungen bei der Euroswitch AG und der Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA.

### 15 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Kasse	49,5	45,2
Post	302,1	510,2
Banken	158,8	164,2
Festgelder	0,0	10,0
Transferkonten	83,4	79,8
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>593,8</b>	<b>809,3</b>

## 16 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	628,7	603,1
gegenüber assoziierten Gesellschaften	23,9	42,6
Wertberichtigungen	-82,5	-50,6
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>570,1</b>	<b>595,0</b>

Als Folge der Einführung der Billettpflicht im Fernverkehr vor Reiseantritt nahmen die Forderungen gegenüber den Reisenden ohne gültigen Fahrausweis zu. Entsprechend mussten die Wertberichtigungen erhöht werden.

## 17 Andere Forderungen.

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

## 18 Warenvorräte und Angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Warenvorräte	510,8	494,7
Angefangene Arbeiten	36,7	56,4
Wertberichtigungen	-195,9	-197,5
<b>Warenvorräte und Angefangene Arbeiten</b>	<b>351,7</b>	<b>353,6</b>

In den Angefangenen Arbeiten sind CHF 25,9 Mio. Anzahlungen für Kundenaufträge enthalten (Vorjahr: CHF 6,6 Mio.).

## 19 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

Die Aktiven Rechnungsabgrenzungen umfassen die noch nicht abgerechneten Leistungen mit anderen Verkehrsunternehmen und weitere abgegrenzte Verkehrserträge.

## 20 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorge- einrichtungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2012	273,6	126,0	668,0	47,9	1,2	1 116,7
<b>Anschaffungswerte</b>						
Stand 1. 1. 2012	283,2	126,0	693,7	47,9	2,3	1 153,2
Bewertungsänderung	89,6	1,8	1,2	0,0	0,0	92,6
Zugänge	1,1	1,3	19,8	0,0	0,0	22,1
Abgänge	-132,0	-2,3	-626,2	-1,4	-0,2	-762,0
Umbuchungen	0,0	0,0	-6,6	0,0	0,0	-6,6
<b>Stand 31. 12. 2012</b>	<b>241,9</b>	<b>126,8</b>	<b>81,9</b>	<b>46,5</b>	<b>2,1</b>	<b>499,2</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>						
Stand 1. 1. 2012	-9,7	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-36,4
Abgänge	0,3	0,0	24,9	0,0	0,0	25,2
<b>Stand 31. 12. 2012</b>	<b>-9,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>-11,3</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2012</b>	<b>232,5</b>	<b>126,8</b>	<b>81,0</b>	<b>46,5</b>	<b>1,1</b>	<b>487,9</b>
<b>Anschaffungswerte</b>						
Stand 1. 1. 2013	241,9	126,8	81,9	46,5	2,1	499,2
Bewertungsänderung	10,8	0,9	0,4	0,0	0,0	12,0
Zugänge	0,0	0,0	4,9	0,0	0,4	5,2
Abgänge	0,0	0,0	-0,7	-1,4	-0,3	-2,4
Umbuchungen	-3,3	23,9	-0,4	0,0	0,0	20,1
<b>Stand 31. 12. 2013</b>	<b>249,3</b>	<b>151,6</b>	<b>86,0</b>	<b>45,2</b>	<b>2,1</b>	<b>534,2</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>						
Stand 1. 1. 2013	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-1,0	-11,3
Abgänge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
<b>Stand 31. 12. 2013</b>	<b>-9,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-11,2</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2013</b>	<b>240,0</b>	<b>151,6</b>	<b>85,1</b>	<b>45,2</b>	<b>1,2</b>	<b>523,1</b>

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

Die Wertschriften des Anlagevermögens beinhalten langfristig strukturierte Finanzanlagen, die im Zusammenhang mit Rückkaufoptionen in den Leasingverbindlichkeiten stehen. Diese verzeichneten eine höhere Marktbewertung von CHF 10,8 Mio. Davon waren CHF 1,5 Mio. nicht erfolgswirksam, da die dazugehörigen Leasingverbindlichkeiten kongruent abgebildet wurden. Bei Finanzanlagen ohne Rückkaufoptionen betrug die erfolgswirksame Aufwertung CHF 9,3 Mio. (Vorjahr: CHF 27,5 Mio.).

Die Umbuchungen stammen primär aus der Änderung von der Quoten- auf die Equitykonsolidierung der Cisalpino AG.

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften.

	Anteiliges Eigenkapital
Nettobuchwert 1. 1. 2013	126,8
Änderung von Quoten- auf Equitykonsolidierung Cisalpino AG	23,9
Erhaltene Dividenden	-5,4
Anteile am Ergebnis	6,3
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2013</b>	<b>151,6</b>

## 21 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Anlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2012	6 184,0	12 561,1	2 089,4	1 603,5	2 282,2	24 720,1	5 090,6	29 810,8
<b>Anschaffungswerte</b>								
Stand 1. 1. 2012	14 734,1	20 072,4	6 146,5	1 626,2	4 264,4	46 843,5	5 096,2	51 939,8
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	10,9	-0,7	0,6	0,4	11,2	0,9	12,0
Investitionen	5,1	0,0	2,2	0,0	0,2	7,5	3 040,3	3 047,8
Abgänge Anlagen	-247,0	-169,8	-98,4	-17,2	-16,3	-548,7	-0,2	-548,9
Umbuchungen	882,3	745,9	235,7	5,1	159,3	2 028,3	-2 030,2	-1,8
<b>Stand 31. 12. 2012</b>	<b>15 374,5</b>	<b>20 659,4</b>	<b>6 285,3</b>	<b>1 614,6</b>	<b>4 408,0</b>	<b>48 341,8</b>	<b>6 107,0</b>	<b>54 448,8</b>
davon Leasing	659,8					659,8		659,8
davon Renditeobjekte				106,9	70,8	177,6		177,6
davon unbebaute Grundstücke				50,2		50,2		50,2
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>								
Stand 1. 1. 2012	-8 550,1	-7 511,3	-4 057,1	-22,7	-1 982,2	-22 123,4	-5,6	-22 129,0
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-4,0	0,6	0,0	-0,1	-3,5	0,0	-3,5
Planmässige Abschreibungen	-513,3	-680,2	-265,9	0,0	-103,2	-1 562,7	0,0	-1 562,7
Wertbeeinträchtigungen	-0,1	-1,6	0,1	14,9	-0,1	13,2	0,0	13,2
Abgänge	239,4	136,8	93,7	0,6	13,5	484,0	0,0	484,0
Umbuchungen	-0,1	3,9	10,7	0,0	-13,1	1,4	0,0	1,4
<b>Stand 31. 12. 2012</b>	<b>-8 824,3</b>	<b>-8 056,5</b>	<b>-4 217,8</b>	<b>-7,3</b>	<b>-2 085,2</b>	<b>-23 191,0</b>	<b>-5,6</b>	<b>-23 196,6</b>
davon Leasing	-394,7					-394,7		-394,7
davon Renditeobjekte					-9,0	-9,0		-9,0
davon unbebaute Grundstücke				-1,0		-1,0		-1,0
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2012</b>	<b>6 550,2</b>	<b>12 602,9</b>	<b>2 067,5</b>	<b>1 607,4</b>	<b>2 322,8</b>	<b>25 150,8</b>	<b>6 101,4</b>	<b>31 252,2</b>
<b>Anschaffungswerte</b>								
Stand 1. 1. 2013	15 374,5	20 659,4	6 285,3	1 614,6	4 408,0	48 341,8	6 107,0	54 448,8
Änderung Konsolidierungskreis	0,6	0,0	20,5	0,0	1,4	22,5	0,0	22,5
Investitionen	2,4	55,8	15,3	0,3	0,5	74,3	3 281,7	3 356,0
Abgänge Anlagen	-416,4	-147,9	-69,6	-15,2	-49,3	-698,3	0,0	-698,3
Umbuchungen	1 045,5	846,8	364,0	4,2	248,8	2 509,3	-2 511,9	-2,6
<b>Stand 31. 12. 2013</b>	<b>16 006,6</b>	<b>21 414,1</b>	<b>6 615,6</b>	<b>1 604,0</b>	<b>4 609,5</b>	<b>50 249,7</b>	<b>6 876,8</b>	<b>57 126,6</b>
davon Leasing	662,8					662,8		662,8
davon Renditeobjekte				107,4	70,9	178,3		178,3
davon unbebaute Grundstücke				49,8		49,8		49,8
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>								
Stand 1. 1. 2013	-8 824,3	-8 056,5	-4 217,8	-7,3	-2 085,2	-23 191,0	-5,6	-23 196,6
Änderung Konsolidierungskreis	-0,4	0,0	-13,3	0,0	-0,3	-14,0	0,0	-14,0
Planmässige Abschreibungen	-523,9	-696,0	-278,5	0,0	-107,1	-1 605,6	0,0	-1 605,6
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,4	-1,2	-1,5	0,0	-2,3	0,0	-2,3
Abgänge	403,4	123,3	66,2	0,0	45,6	638,6	0,0	638,6
Umbuchungen	-0,7	-11,8	0,8	0,0	10,7	-0,9	0,3	-0,6
<b>Stand 31. 12. 2013</b>	<b>-8 945,9</b>	<b>-8 640,6</b>	<b>-4 443,8</b>	<b>-8,7</b>	<b>-2 136,2</b>	<b>-24 175,3</b>	<b>-5,3</b>	<b>-24 180,6</b>
davon Leasing	-410,0					-410,0		-410,0
davon Renditeobjekte					-10,7	-10,7		-10,7
davon unbebaute Grundstücke				-1,0		-1,0		-1,0
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2013</b>	<b>7 060,6</b>	<b>12 773,5</b>	<b>2 171,8</b>	<b>1 595,2</b>	<b>2 473,3</b>	<b>26 074,4</b>	<b>6 871,5</b>	<b>32 945,9</b>

In den Anlagen im Bau sind CHF 700,9 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 782,4 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand für Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in der Höhe von CHF 89,7 Mio. (Vorjahr: CHF 86,8 Mio.) enthalten.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten:

Die Investitionen für Bahntechnik enthalten die Pilotübergabe des Streckenabschnitts Altdorf–Rynächt (CHF 55,6 Mio.) von der Alp Transit Gotthard AG an die SBB AG im Zusammenhang mit dem Bau des Gotthardbasistunnels. Der Transfer erfolgte zusammen mit einem FinöV-Bundesdarlehen.

In den Investitionen in Anlagen im Bau sind cashunwirksame Transaktionen von CHF 28,2 Mio. (Vorjahr: CHF 51,5 Mio.) enthalten, hiervon wurden Anlagen in der Höhe von CHF 38,5 Mio. an die zb Zentralbahn AG (Tieflegung Zufahrt Bahnhof Luzern) zusammen mit einem Bundesdarlehen übertragen.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 12,1 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 15,9 Mio.).

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

Der Anstieg des Sachanlagenwertes war in erster Linie auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen (Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse CEVA, Durchmesserlinie Zürich), auf die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Regional- und Fernverkehr, auf die Modernisierung von Rollmaterial sowie auf den Neu- und Umbau von Bürogebäuden (Bern Wankdorf, Zürich Altstetten), von Anlageobjekten (Zürich Europaallee) und von Serviceanlagen (Zürich Herdern) zurückzuführen.

## 22 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immat. Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2012	0,2	134,3	236,5	292,6	663,6
<b>Anschaffungswerte</b>					
Stand 1. 1. 2012	11,5	248,4	723,3	292,6	1 275,7
Änderung Konsolidierungskreis	-1,0	-0,2	-2,6	-0,2	-4,0
Investitionen	0,1	0,1	1,2	157,4	158,8
Abgänge Anlagen	0,0	-0,1	-73,1	0,0	-73,3
Umbuchungen	-0,5	4,2	92,8	-95,0	1,4
<b>Stand 31. 12. 2012</b>	<b>10,0</b>	<b>252,3</b>	<b>741,5</b>	<b>354,8</b>	<b>1 358,6</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand 1. 1. 2012	-11,3	-114,1	-486,7	0,0	-612,1
Änderung Konsolidierungskreis	1,0	0,2	2,4	0,0	3,6
Planmässige Abschreibungen	-0,2	-10,4	-87,5	0,0	-98,1
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Abgänge	0,0	0,1	72,6	0,0	72,8
Umbuchungen	0,5	0,0	-1,4	0,0	-0,9
<b>Stand 31. 12. 2012</b>	<b>-10,0</b>	<b>-124,2</b>	<b>-500,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-634,9</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2012</b>	<b>0,0</b>	<b>128,2</b>	<b>240,8</b>	<b>354,8</b>	<b>723,8</b>
<b>Anschaffungswerte</b>					
Stand 1. 1. 2013	10,0	252,3	741,5	354,8	1 358,6
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	2,5	0,0	0,0	2,6
Investitionen	0,9	0,2	0,6	205,4	207,0
Abgänge Anlagen	-0,1	-1,3	-2,6	0,0	-4,0
Umbuchungen	0,0	9,8	134,1	-140,7	3,2
<b>Stand 31. 12. 2013</b>	<b>10,8</b>	<b>263,5</b>	<b>873,6</b>	<b>419,5</b>	<b>1 567,5</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand 1. 1. 2013	-10,0	-124,2	-500,7	0,0	-634,9
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-1,7	0,0	0,0	-1,7
Planmässige Abschreibungen	-0,9	-11,5	-89,3	0,0	-101,7
Abgänge	0,1	1,3	2,3	0,0	3,7
<b>Stand 31. 12. 2013</b>	<b>-10,8</b>	<b>-136,0</b>	<b>-587,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-734,5</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2013</b>	<b>0,0</b>	<b>127,6</b>	<b>285,9</b>	<b>419,5</b>	<b>833,0</b>

In den Anlagen im Bau sind CHF 103,6 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 103,1 Mio.).

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

## 23 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		
Bankverbindlichkeiten	84,3	245,9
Leasingverbindlichkeiten	356,3	6,6
Darlehen von Dritten	9,0	18,6
<b>Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>449,7</b>	<b>271,1</b>
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		
Bankverbindlichkeiten	1 992,5	2 076,8
Leasingverbindlichkeiten	482,9	833,6
Obligationenanleihen	150,0	150,0
Personalkasse	1 755,8	1 738,7
Darlehen von Dritten	129,5	29,5
Darlehen von Bund (kommerziell)	1 540,0	890,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 601,3	1 663,5
<b>Total langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>7 651,9</b>	<b>7 382,1</b>
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>8 101,6</b>	<b>7 653,2</b>

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 441,0 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert. Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF –6,0 Mio. (Vorjahr: CHF –64,8 Mio.).

Die verzinsliche Verschuldung erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 448,4 Mio. auf CHF 8101,6 Mio. Im Berichtsjahr wurden Darlehen der EUROFIMA in der Höhe von CHF 225 Mio. zurückbezahlt. Die Aufnahme von Darlehen beim Bund und bei Dritten diente zur Finanzierung der Investitionen in Rollmaterial und Immobilien.

Das Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen nahm um CHF 62,2 Mio. ab (Vorjahr CHF 59,8 Mio.). Zur Sicherung dieses Darlehens wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen der SBB RailCitys Basel, Bern und Zürich mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB zediert.

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

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

## 24 Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
<b>Kurzfristige Darlehen</b>		
Darlehen von Bund (unverzinst)	0,3	0,3
Darlehen von Kantonen (verzinst)	4,9	0,0
Darlehen von Kantonen (unverzinst)	5,1	46,6
<b>Total kurzfristige Darlehen</b>	<b>10,2</b>	<b>46,9</b>
<b>Langfristige Darlehen</b>		
Darlehen von Bund (unverzinst)	11 250,7	10 436,8
Darlehen von Kantonen (verzinst)	11,0	15,9
Darlehen von Kantonen (unverzinst)	1 126,9	936,2
<b>Total langfristige Darlehen</b>	<b>12 388,5</b>	<b>11 388,9</b>
<b>Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur</b>	<b>12 398,8</b>	<b>11 435,7</b>



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

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

## Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastruktur Grundbedarf	3 400,7	3 245,4
Variabel verzinsliche Darlehen FinöV-Fonds	6 591,1	6 256,1
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastrukturfonds	907,2	632,1
Variabel verzinsliche Darlehen von Tochtergesellschaften	351,9	303,5
Kommerzielle Darlehen (siehe Anmerkung 23)	1 540,0	890,0
<b>Total</b>	<b>12 791,0</b>	<b>11 327,1</b>

Die Darlehen zur Deckung des Grundbedarfs der SBB Infrastruktur haben im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2012–2013 um CHF 155,3 Mio. (Vorjahr: CHF 184,7 Mio.) zugenommen. Damit werden kleinere Erweiterungsinvestitionen finanziert.

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

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

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

Zur Finanzierung von Investitionstätigkeiten wurden zusätzlich kommerzielle Darlehen beim Bund im Umfang von CHF 650,0 Mio. aufgenommen (Vorjahr: CHF 300,0 Mio.).

## 25 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	914,2	920,0
gegenüber assoziierten Gesellschaften	5,5	1,2
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>919,7</b>	<b>921,1</b>

## 26 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	96,1	128,2
Übrige Verbindlichkeiten	58,5	67,0
<b>Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>154,5</b>	<b>195,2</b>
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Langfristige Erlösabgrenzungen	95,2	102,4
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	1 692,4	1 789,1
<b>Total andere langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>1 787,7</b>	<b>1 891,4</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>	<b>1 942,2</b>	<b>2 086,6</b>

Die Abnahme bei den Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen ist auf die Mehrwertsteuer zurückzuführen.

Im Rahmen der Sanierung der Pensionskasse SBB wurden im Umfang der Sanierungsleistungen in der Höhe von CHF 96,6 Mio. (Vorjahr: CHF 66,0 Mio.) Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 in Anspruch genommen.

## 27 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Abgrenzung Fahrausweise	658,9	652,2
Abgrenzung Zinsaufwendungen	34,0	30,6
Abgrenzung laufende Ertragssteuerverpflichtungen	34,5	32,2
Übrige Abgrenzungen	771,1	745,4
<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>1 498,4</b>	<b>1 460,4</b>

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

Die übrigen Abgrenzungen enthalten Anteile an Einnahmen von Verkaufspunkten wie Billettschaltern und -automaten, die anderen konzessionierten Transportunternehmungen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Kreditorenrechnungen und Steuerabgrenzungen.

## 28 Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Kurzfristige Rückstellungen	262,1	247,2
Langfristige Rückstellungen	285,1	308,9
<b>Rückstellungen</b>	<b>547,2</b>	<b>556,1</b>

## Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Sanierung Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruk- turierung	Langfristige Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1. 1. 2012	0,4	56,1	203,4	98,2	59,8	7,0	155,1	580,0
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,3
Bildung	0,1	0,0	0,0	2,3	22,2	0,0	81,3	105,8
Inanspruchnahme	0,0	-3,7	-5,9	-4,9	-22,8	-2,9	-56,5	-96,7
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-8,8	-1,1	-22,0	-32,0
Umbuchung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7	0,0	-0,7
<b>Bestand 31. 12. 2012</b>	<b>0,5</b>	<b>52,4</b>	<b>197,5</b>	<b>95,3</b>	<b>50,3</b>	<b>2,2</b>	<b>157,8</b>	<b>556,1</b>
davon kurzfristig	0,0	5,5	16,2	95,3	25,9	0,0	104,3	247,2
davon langfristig	0,5	46,9	181,3	0,0	24,5	2,2	53,5	308,9
Bestand 1. 1. 2013	0,5	52,4	197,5	95,3	50,3	2,2	157,8	556,1
Änderung Konsolidierungskreis	1,4	0,1	0,0	1,4	1,1	0,4	0,4	4,8
Bildung	0,0	0,0	0,0	10,5	16,0	0,5	68,0	95,0
Inanspruchnahme	-0,4	-3,4	-5,6	-0,8	-18,4	0,0	-45,6	-74,3
Auflösung	-1,2	-0,4	0,0	0,0	-7,6	0,0	-25,2	-34,4
<b>Bestand 31. 12. 2013</b>	<b>0,4</b>	<b>48,8</b>	<b>191,9</b>	<b>106,3</b>	<b>41,4</b>	<b>3,1</b>	<b>155,4</b>	<b>547,2</b>
davon kurzfristig	0,0	7,4	15,9	106,3	14,4	0,0	118,1	262,1
davon langfristig	0,4	41,4	176,0	0,0	27,0	3,1	37,3	285,1

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaltlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Jahr 2013 wurden CHF 3,4 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet.

Zur Sanierung des Energiebereichs wurden im Berichtsjahr CHF 5,6 Mio. der Rückstellung in Anspruch genommen.

Die Bildung der Rückstellung für Ferien und Überzeit von CHF 10,5 Mio. resultierte aus einem Systemwechsel im Zeitmanagement.

Aufgrund der Schliessung des Depots in Erstfeld im Zusammenhang mit dem Gotthardbasistunnel und Effizienzsteigerungsprogrammen im Güterverkehr wurden CHF 16,0 Mio. Restrukturierungsrückstellungen gebildet. Für laufende Restrukturierungen, vor allem bei den Divisionen Güterverkehr und Infrastruktur, wurden CHF 18,4 Mio. in Anspruch genommen. Insgesamt wurden nicht mehr benötigte Rückstellungen in der Höhe von CHF 7,6 Mio. aufgelöst. Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden im Jahr 2013 wurden CHF 56,9 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 41,6 Mio. verwendet. Versicherungsrückstellungen in der Höhe von CHF 13,2 Mio. wurden dank günstigeren Schadenabwicklungen aufgelöst.

## 29 Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	37,2	206,5
Abnahme/Zunahme Warenvorräte und angefangene Arbeiten	2,7	-22,3
Abnahme übriges Umlaufvermögen	31,9	46,4
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,7	180,3
Abnahme/Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-7,4	92,9
<b>Veränderung Nettoumlaufvermögen</b>	<b>59,6</b>	<b>503,8</b>

## Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)		Bilanz		Ergebnis aus AGBR im Personal-aufwand		
	Nominalwert 31. 12. 2013	Verwendungs- verzicht 31. 12. 2013	Bilanz 31. 12. 2013	Bildung 2013	Bilanz 31. 12. 2012	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand 2013	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand 2012
Vorsorgeeinrichtungen	1,9	-0,9	1,0	0,2	0,8	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>1,9</b>	<b>-0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Mio. CHF	Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand		Wirtschaftlicher Anteil der Organisation		Vorsorgeaufwand im Personal-aufwand		
	Über-/ Unterdeckung 31. 12. 2013	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation 31. 12. 2013	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation 31. 12. 2012	Erfolgswirk- same Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand 2013	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand 2012
Patronale Fonds	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	-0,2
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-1 692,4	-1 789,1	96,6	-358,3	-261,7	-261,8
<b>Total</b>	<b>0,3</b>	<b>-1 692,2</b>	<b>-1 788,8</b>	<b>96,6</b>	<b>-358,3</b>	<b>-261,7</b>	<b>-261,9</b>

Der Deckungsgrad der Pensionskasse SBB (PK SBB) erhöhte sich dank den Sanierungsleistungen und der positiven Anlagerendite per 31. Dezember 2013 auf 102,4 % (Vorjahr 99,1 %). Trotz dieses Anstieges ist die PK SBB weiterhin nicht nachhaltig saniert. Bis zum Abschluss der nachhaltigen Sanierung, welche die Äufnung einer Wertschwankungsreserve voraussetzt, bleibt die Position Passiven aus Vorsorgeverpflichtungen FER 16 mit Ausnahme der Inanspruchnahme für die laufenden Sanierungen bestehen. Zur langfristigen Sicherung der heutigen und künftigen Renten werden im Rahmen des «Massnahmenpakets 2017» eine Vielzahl möglicher Massnahmen geprüft.

Zur Sanierung der PK SBB bestand ein umfassendes Sanierungskonzept. Dieses beruhte auf drei Pfeilern mit Beiträgen der SBB als Arbeitgeberin, der Arbeitnehmer als Versicherte und des Bundes.

1. Pfeiler, Sanierungsteil durch die SBB:

Die SBB leistete in den Jahren 2007 und 2010 einmalige Sanierungsbeiträge zugunsten der PK SBB in der Höhe von gesamthaft CHF 2431 Mio. Die erste Sanierungsleistung erfolgte dabei über eine Zahlung von CHF 1493 Mio. im Jahr 2007 und die zweite Sanierungsleistung über eine Zahlung von CHF 938 Mio. im Jahr 2010. Die SBB leistete paritätische Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge im Berichtsjahr in der Höhe von 2,5 % des beitragspflichtigen Lohns (unverändert zum Vorjahr). Da die PK SBB per Ende Dezember 2013 einen Deckungsgrad von über 100 % erreichte, werden die paritätischen Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge per 1. Januar 2014 aufgehoben.

2. Pfeiler, Sanierungsanteil durch die Versicherten:

Die Versicherten mussten massgebliche Leistungsabbauten hinnehmen, indem die PK SBB vom Leistungs- auf das Beitragsprimat umgestellt und das Rentenzialter von 63,5 auf 65 Jahre erhöht wurde. Das Sparkapital wurde im Jahr 2009 nicht und in den Jahren 2007/2008 sowie ab 2010 nur mit der Mindestverzinsung gemäss BVG verzinst. Die Rentenbezüger verzichteten seit 2005 auf einen Teuerungsausgleich auf den Renten. Die Versicherten leisteten im Berichtsjahr weiterhin paritätische Arbeitnehmer-Sanierungsbeiträge von 2,5 % des beitragspflichtigen Lohns. Da die PK der SBB per Ende Dezember 2013 einen Deckungsgrad von über 100 % erreichte, werden die paritätischen Arbeitnehmer-Sanierungsbeiträge per 1. Januar 2014 aufgehoben.

3. Pfeiler, Sanierungsanteil des Bundes:

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

## Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Finanzverbindlichkeiten	23	8 101,6	7 653,2
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	24	12 398,8	11 435,7
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>20 500,4</b>	19 089,0
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-594,3	-811,3
<b>Nettoverschuldung</b>		<b>19 906,1</b>	18 277,7
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr</b>		<b>1 628,4</b>	66,1

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 7507,4 Mio. (Vorjahr: CHF 6841,9 Mio.).

Die Nettoverschuldung nahm im Berichtsjahr um CHF 1628,4 Mio. (+8,9%) zu. Die Zunahme umfasste insbesondere Darlehen von Bund und Kantonen, die Mittel im Umfang von CHF 963,0 Mio. für die Finanzierung von bestellten Infrastrukturprojekten zur Verfügung stellten. Ferner wurden beim Bund kommerzielle Darlehen in der Höhe von CHF 650,0 Mio. aufgenommen. Die zusätzlich aufgenommenen Finanzverbindlichkeiten wurden für Investitionen, die nicht von der öffentlichen Hand gedeckt werden, sowie zur Finanzierung des zusätzlichen Unterhalts der Bahninfrastruktur eingesetzt.

## Weitere Angaben.

### Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	3,4	4,0
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUOFIMA-Miete-Kauf-Verträge	1 500,7	1 771,5
Weitere quantifizierbare Verpflichtungen	272,1	265,9
<b>Total</b>	<b>1 776,2</b>	2 041,4

Die SBB haben als Sicherheit für Kredite von EUOFIMA Fahrzeuge zum Nettobuchwert von CHF 1500,7 Mio. in die Finanzierung eingebunden. Die weiteren quantifizierbaren Verpflichtungen umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital von Beteiligungen, Rückzahlungsverpflichtungen bei einfachen Gesellschaften und Prozessrisiken.

### Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Investitionsverpflichtungen	5 541,8	5 406,8
Energieabnahmeverpflichtungen	1 424,4	1 500,2
Übrige	1 029,6	933,6
<b>Total</b>	<b>7 995,7</b>	7 840,6

Die SBB ist an diversen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften, die zur Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

Die Zunahme der Investitionsverpflichtungen um CHF 135,0 Mio. (+2,5%) ist im Wesentlichen auf höhere Verpflichtungen aus Infrastrukturprojekten zurückzuführen.

### Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Fällig innerhalb eines Jahres	1,7	1,7
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	1,9	0,9
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	1,4	0,6
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,1	0,0
Fällig länger als 4 Jahre	1,1	0,0
<b>Total</b>	<b>7,3</b>	<b>3,2</b>

### Eventualforderungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Erhaltene Bürgschaften und Garantieforderungen	1 656,6	1 792,3
<b>Total</b>	<b>1 656,6</b>	<b>1 792,3</b>

Die Abnahme der Eventualforderungen resultiert aus einem Rückgang bei den Garantieforderungen gegenüber Dritten beim Personenverkehr im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen.

### Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1,3	4,5
Langfristige Verbindlichkeiten	1 601,3	1 663,5
<b>Total</b>	<b>1 602,6</b>	<b>1 668,0</b>

Das Darlehen gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung stammt aus den in den Jahren 2007 und 2010 beschlossenen Sanierungspaketen. Im Berichtsjahr wurden Amortisationszahlungen in der Höhe von CHF 62,2 Mio. geleistet.

### Obligationenanleihen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
2,375 %-Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2006 bis 2018	150,0	150,0
<b>Total</b>	<b>150,0</b>	<b>150,0</b>

## Transaktionen mit nahestehenden Personen.

### Transaktionen mit dem Aktionär.

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

### Übersicht öffentliche Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 2727,8 Mio. (Vorjahr: CHF 2653,7 Mio.) vom Bund für bestellte Leistungen im regionalen Personenverkehr, für Güterverkehrsleistungen zur Unterstützung der Erreichung des Verlagerungsziels sowie für Investitionen in das Bahnnetz inklusive seines Unterhalts und Betriebs erhalten.

Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2013	2012
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)	284,1	276,5
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	950,4	932,2
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	163,8	126,6
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	290,5	505,0
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	91,7	77,2
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	32,2	32,4
Abgeltungen des Bundes an Cargo für nicht alpenquerenden Schienengüterverkehr	23,5	22,4
<b>Total erfolgswirksame Leistungen Bund</b>	<b>1 836,2</b>	1 972,2
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	813,9	606,9
A-fonds-perdu-Beiträge FinöV-Fonds Lärmschutz/Behindertengleichstellungsgesetz	77,7	74,7
<b>Total Leistungen Bund</b>	<b>2 727,8</b>	2 653,7
Zusätzlich haben die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	307,2	319,7
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	20,6	17,7
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	8,1	11,8
<b>Total erfolgswirksame Leistungen Kantone</b>	<b>335,9</b>	349,1
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	149,1	111,7
A-fonds-perdu-Beiträge Behindertengleichstellungsgesetz	12,0	12,1
<b>Total Leistungen Kantone</b>	<b>497,0</b>	473,0
<b>Total Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>3 224,8</b>	3 126,7

Für Detailangaben zu den Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verweisen wir auf die Aufstellung in Anmerkung 24. Betreffend die Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) verweisen wir auf Anmerkung 2.

## Finanzinstrumente.

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

Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen abgesichert. Variabel verzinsten Finanzierungen werden in der Regel mit Zinssatzswaps abgesichert. Zukünftige geplante Finanzierungen werden mittels bereits heute abgeschlossener Zinssatzswaps abgesichert. Zu einem kleineren Teil werden auch Optionsstrategien eingesetzt.

Währungsabsicherungen werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Kurzfristiger Liquiditätsbedarf und Geldflüsse aus dem Tagesgeschäft werden im Konzern ausgeglichen, und nur Fremdwährungsrisiken der verbleibenden Nettopositionen werden im Markt abgesichert. Im Zusammenhang mit der Sicherung der Energiebeschaffung zu stabilen Preisen wurden im Berichtsjahr Termingeschäfte eingesetzt.

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

Instrument	Motiv	31. 12. 2013			31. 12. 2012		
		Kontraktvolumen	Werte aktiv	Werte passiv	Kontraktvolumen	Werte aktiv	Werte passiv
Mio. CHF		<b>31. 12. 2013</b>	<b>31. 12. 2013</b>	<b>31. 12. 2013</b>	31. 12. 2012	31. 12. 2012	31. 12. 2012
Währungen	Absicherung	528,1	20,6	6,0	590,7	11,0	9,2
Zinsen	Absicherung	1 603,4	7,2	208,2	1 498,8	8,1	334,1
Übrige Basiswerte	Absicherung	2,9	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0
<b>Total</b>		<b>2 134,4</b>	<b>27,8</b>	<b>214,2</b>	2 090,0	19,1	343,4

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

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

Die gegenüber dem Vorjahr tieferen passiven Werte der Zinsabsicherungsinstrumente resultierten aus der kürzeren Restlaufzeit sowie dem Zinsanstieg während des Berichtsjahres. Die dennoch relativ tiefen langfristigen Zinsen in der Schweiz sind weiterhin für die negative Bewertung der verbleibenden Zinsabsicherungsinstrumente verantwortlich.

### Konzerninterne Absicherung von Transaktionsrisiken.

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken. Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über Corporate Treasury abgesichert.

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

Mio. CHF	2013	2012
Personenverkehr	1,0	-1,6
Immobilien	0,0	0,0
Güterverkehr	-2,7	-0,3
Infrastruktur	3,7	-1,7

## Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

### Risikomanagement.

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB betreiben ein an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Konzernleitung ausgerichtetes und auf die Mittel- und langfristige Unternehmensplanung abgestimmtes konzernweites Risikomanagement. Jede Division und die Konzernbereiche der SBB betreiben ein auf die eigenen Bedürfnisse ausgerichtetes und den Konzernanforderungen angepasstes Risk Management.

Die Führungskräfte der SBB sind als Risk Owner für die operative Umsetzung des Risikomanagements in ihrem Verantwortungsbereich zuständig, das heisst für die regelmässige und systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung der mit ihrem Geschäft verbundenen Risiken sowie der entsprechenden Massnahmen.

### Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung der Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report. Dieser umfasst die konzernrelevanten Risiken und zeigt den aktuellen Stand der Massnahmenumsetzung zur Steuerung der Risiken auf. Eine konzernweit einheitliche Risikolandschaft und Risikobeurteilungsmatrix bilden dabei den Massstab für eine standardisierte Risikokategorisierung, -beurteilung und -berichterstattung. Die Risikomanagementinstrumente sind in Übereinstimmung mit der Risk Policy SBB und der Konzernweisung implementiert. Im Jahr 2013 erfolgte eine Überprüfung und Aktualisierung dieser Grundlagendokumente.

Der Verwaltungsrat hat den Corporate Risk Report 2013 am 12. 12. 2013 genehmigt.

### Risikomanagement in den Tochtergesellschaften.

Die Tochtergesellschaften der SBB sind im Risikomanagementprozess der Divisionen eingebunden, denen sie organisatorisch zugeordnet sind. Die für die jeweiligen Beteiligungs- oder Tochtergesellschaften verantwortliche Organisationseinheit der SBB stellt sicher, dass relevante Risiken über das Corporate Risk Management an die Konzernleitung bzw. den Verwaltungsrat der SBB berichtet werden.

### Risikomanagement und Internes Kontrollsystem (IKS) SBB.

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

### Finanzielles Risikomanagement.

Mit der vorliegenden Jahresrechnung 2013 sind folgende spezifische Finanzrisiken verbunden:

#### Marktrisiken.

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

#### Liquiditätsrisiken.

Ein Liquiditätsrisiko ist das Risiko, den gegenwärtigen und zukünftigen Zahlungsverpflichtungen nicht zeitgerecht bzw. nicht in voller Höhe nachkommen zu können.

Zur systematischen Erfassung der Liquiditätsrisiken führt die SBB eine laufend aktualisierte, rollende Liquiditäts-, Devisen- und Finanzplanung durch. Die vorhandene Liquidität wird über zentrale Cash-Pools, bei welchen die wichtigsten Konten der SBB in Schweizer Franken und Euro konzentriert werden, und über kurzfristige Festgeldanlagen gesteuert. Dabei erfolgt die Anlage der Überschussliquidität bei verschiedenen Finanzinstituten, die über ein Kurzfriststrating von mindestens A1 bei der Ratingagentur Standard & Poor's verfügen.

Die externe Finanzierung der SBB für kommerzielle Investitionen erfolgt zum grössten Teil bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und bei der EUROFIMA. Diese ist eine Finanzierungsgesellschaft der europäischen Staatsbahnen mit zusätzlicher Garantie von deren Eignern. Sie vergibt Kredite ausschliesslich an ihre Aktionäre oder an Transportunternehmen, die über eine Garantie eines EUROFIMA-Aktionärs verfügen.

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

Im Weiteren verfügt die SBB über Betriebsmittellinien bei diversen Banken.



### Gegenparteirisiken (Kreditrisiken).

Das Kreditrisiko stellt das Risiko möglicher Verluste dar, welche dadurch entstehen, dass Gegenparteien ihren Verbindlichkeiten nicht mehr nachkommen. Zur Minimierung derartiger Ausfälle werden Anlagen und Absicherungsgeschäfte nur bei Finanzinstituten getätigt, die bei Standard & Poor's über mindestens ein Rating von A1 verfügen oder durch entsprechende Sicherungsstrukturen geschützt sind. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Kreditlimite pro Gegenpartei.

### Zinsänderungsrisiken.

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Anlageerträge und Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird von Corporate Treasury durch Abstimmung der Fälligkeitsprofile und durch Beeinflussung des Mix aus langfristigen festverzinslichen Finanzierungstranchen und variablen Finanzierungen, kombiniert mit zusätzlichen Absicherungsinstrumenten (Swaps), gemanagt.

### Währungsrisiken.

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

### Energiepreisrisiken.

Durch die Verkäufe von Energieüberschüssen und Zukäufe zur Überbrückung von Stromspitzenbedarfszeiten unterliegt die SBB trotz weitgehender Selbstversorgung teilweise den Preisschwankungen am Energiemarkt. Dieses Risiko wird durch Termingeschäfte, Swaps und Forwards sowie in geringem Umfang durch Optionen auf künftigen Energiepreisen limitiert.

### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 11. März 2014 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

### Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2011–2014 vereinbarte der Bund mit der SBB Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich zur Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund auf CHF 150,0 Mio. pro Jahr festgelegt. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus direkten Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur in der Höhe von CHF 106,9 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 43,1 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

### Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung der PK SBB.

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493 Mio., welche die SBB im Jahr 2007 erbracht hatte, muss gemäss Botschaft des Bundesrates zur Sanierung der PK SBB vom 5. März 2010 durch Immobilien finanziert werden. Für diese Amortisations- und Zinszahlungen leistet Immobilien im Rahmen ihres Ergebnisses eine Ausgleichszahlung an die Konzernbereiche. Im Berichtsjahr betrug diese CHF 96,5 Mio. (Vorjahr: CHF 77,0 Mio.).

### Segmentberichterstattung.

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr, Infrastruktur und Konzernbereiche erstellt. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich nach wie vor überwiegend auf die Schweiz, weshalb auf eine geografische Segmentierung verzichtet wird. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 132.

In der Position Übriger Erfolg sind das Finanzergebnis, das betriebsfremde Ergebnis, die Ertragssteuern sowie die Minderheitsanteile enthalten.

## Segmentinformation SBB Konzern.

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

Mio. CHF	Personenverkehr		Immobilien		Güterverkehr	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
<b>Angaben zur Erfolgsrechnung</b>						
<b>Betriebsertrag</b>	<b>4 699,3</b>	4 543,1	<b>697,8</b>	669,8	<b>952,6</b>	921,6
davon						
– Verkehrserträge	3 100,4	2 879,9	0,0	0,0	857,1	822,2
– Leistungen der öffentlichen Hand	631,6	640,3	0,0	0,0	23,5	22,4
– Mieterträge Liegenschaften	8,3	9,4	536,4	508,1	0,9	0,9
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>–4 528,7</b>	–4 206,0	<b>–513,8</b>	–485,2	<b>–928,3</b>	–969,7
davon						
– Personalaufwand	–1 752,7	–1 706,6	–116,8	–108,9	–409,3	–429,7
– Abschreibungen	–540,9	–523,8	–139,9	–129,8	–45,8	–57,6
– Bahnbetriebsleistungsaufwand	–1 030,5	–823,0	–12,8	–14,0	–262,6	–238,9
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>170,6</b>	337,1	<b>184,0</b>	184,6	<b>24,3</b>	–48,1
Übriger Erfolg	–74,5	–68,2	27,4	7,8	–9,6	–3,1
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	–203,3	–183,8	0,0	0,0
<b>Konzernergebnis</b>	<b>96,1</b>	268,9	<b>8,0</b>	8,6	<b>14,7</b>	–51,2
<b>Angaben zum Cash Flow</b>						
Cash Flow aus Betriebstätigkeit	536,8	1 093,7	64,8	138,0	31,5	–5,6
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	–982,8	–973,3	–367,2	–323,2	–17,1	–44,3
Free Cash Flow vor Finanzierung von						
Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	–446,0	120,5	–302,4	–185,2	14,4	–49,9
Finanzierung von Bahninfrastruktur durch						
die öffentliche Hand	23,0	29,9	0,0	0,0	–0,1	0,6
<b>Free Cash Flow nach Finanzierung von</b>						
<b>Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>	<b>–423,1</b>	150,4	<b>–302,4</b>	–185,2	<b>14,3</b>	–49,3
	<b>31. 12. 2013</b>	31. 12. 2012	<b>31. 12. 2013</b>	31. 12. 2012	<b>31. 12. 2013</b>	31. 12. 2012
<b>Angaben zur Bilanz</b>						
<b>Aktiven</b>	<b>10 118,9</b>	9 907,1	<b>4 430,8</b>	4 236,4	<b>977,6</b>	982,9
Umlaufvermögen	2 333,4	2 617,0	46,0	160,0	257,1	241,1
Anlagevermögen	7 785,5	7 290,1	4 384,9	4 076,4	720,5	741,8
davon						
– Fahrzeuge	5 980,0	5 469,6	3,6	5,0	622,6	618,1
– Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	439,9	388,6	3,1	2,9	9,4	5,7
– Grundstücke und Gebäude	75,4	68,2	2 937,0	2 750,1	14,2	14,4
– Anlagen im Bau und Anzahlungen	882,9	1 032,5	1 041,5	965,1	9,5	41,9
<b>Passiven</b>	<b>10 118,9</b>	9 907,1	<b>4 430,8</b>	4 236,4	<b>977,6</b>	982,9
Fremdkapital	5 325,8	5 212,2	3 669,4	3 483,0	685,4	704,9
davon						
– Finanzverbindlichkeiten	3 253,3	3 043,5	3 383,8	3 151,2	510,6	467,0
– Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung						
von Bahninfrastruktur	499,9	448,2	0,0	0,0	1,0	1,0

Infrastruktur		Konzernbereiche		Eliminationen		Total SBB	
2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
<b>3 633,6</b>	3 522,2	<b>888,0</b>	777,9	<b>-2 552,3</b>	-2 266,0	<b>8 319,1</b>	8 168,5
1 105,0	904,9	0,0	0,0	-1 101,3	-901,6	3 961,2	3 705,3
1 516,9	1 658,6	0,0	0,0	0,0	0,0	2 172,1	2 321,3
1,0	0,9	1,5	1,6	-146,2	-134,4	402,0	386,5
<b>-3 848,6</b>	-3 622,9	<b>-771,7</b>	-695,6	<b>2 581,4</b>	2 301,7	<b>-8 009,8</b>	-7 677,7
-1 345,2	-1 282,5	-261,0	-238,3	158,1	133,2	-3 726,9	-3 632,8
-997,1	-959,5	-23,4	-21,1	0,9	0,0	-1 746,2	-1 691,8
-36,7	-33,6	-3,4	-3,5	1 066,2	872,8	-279,8	-240,2
<b>-215,0</b>	-100,7	<b>116,3</b>	82,3	<b>29,2</b>	35,7	<b>309,4</b>	490,9
-7,3	-12,2	22,6	38,2	-29,7	-31,0	-71,1	-68,4
150,0	150,0	53,3	33,8	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>-72,3</b>	37,1	<b>192,2</b>	154,4	<b>-0,5</b>	4,7	<b>238,2</b>	422,5
-11,8	167,6	276,0	42,3	0,0	0,0	897,2	1 436,1
-1 964,8	-1 698,8	-37,5	904,1	0,0	0,0	-3 369,4	-2 135,6
-1 976,7	-1 531,2	238,5	946,3	0,0	0,0	-2 472,2	-699,5
1 796,4	1 574,8	0,0	0,0	0,0	0,0	1 819,3	1 605,3
<b>-180,3</b>	43,5	<b>238,5</b>	946,3	<b>0,0</b>	0,0	<b>-652,9</b>	905,8
<b>31. 12. 2013</b>	31. 12. 2012	<b>31. 12. 2013</b>	31. 12. 2012	<b>31. 12. 2013</b>	31. 12. 2012	<b>31. 12. 2013</b>	31. 12. 2012
<b>21 515,0</b>	20 553,7	<b>8 995,6</b>	8 596,2	<b>-9 626,2</b>	-9 399,6	<b>36 411,8</b>	34 876,7
533,6	592,6	970,1	1 420,9	-2 030,4	-2 618,8	2 109,7	2 412,8
20 981,5	19 961,1	8 025,5	7 175,3	-7 595,8	-6 780,8	34 302,0	32 463,9
453,5	457,4	0,9	0,0	0,0	0,0	7 060,6	6 550,2
12 321,0	12 205,7	0,0	0,0	0,0	0,0	12 773,5	12 602,9
1 041,7	1 094,0	4,0	3,5	-3,7	0,0	4 068,6	3 930,2
4 928,2	4 059,0	9,4	2,9	0,0	0,0	6 871,5	6 101,4
<b>21 515,0</b>	20 553,7	<b>8 995,6</b>	8 596,2	<b>-9 626,2</b>	-9 399,6	<b>36 411,8</b>	34 876,7
13 685,6	12 649,9	11 258,6	11 054,0	-9 216,8	-8 990,8	25 407,9	24 113,2
856,2	600,4	9 149,2	8 841,5	-9 051,5	-8 450,2	8 101,6	7 653,2
11 897,9	10 986,5	0,0	0,0	0,0	0,0	12 398,8	11 435,7

## Beteiligungsverzeichnis SBB.

### Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB	Seg
			% <b>31. 12. 2013</b>	% 31. 12. 2012	
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF 9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00	V G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00	V I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00	V KB
elvetino AG, Zürich	CHF 11,00	11,00	100,00	100,00	V P
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF 5,00	5,00	100,00	100,00	E I
Euroswitch AG, Freienbach	CHF 3,00	3,00	100,00	66,67	V I
SBB GmbH, Konstanz	EUR 1,50	1,50	100,00	100,00	V P
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF 1,00	1,00	100,00	100,00	V G
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF 80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF 75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway AG, Luzern	CHF 0,10	0,09	86,00	86,00	V P
SBB Cargo International AG, Olten	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR 13,00	9,75	75,00	75,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR 1,50	1,13	75,00	75,00	V G
RegionAlps SA, Martigny	CHF 6,65	4,66	70,00	70,00	V P
login Berufsbildung AG, Olten	CHF 1,00	0,70	70,00	0,00	V KB
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF 120,00	79,20	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Bern	CHF 2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF 0,30	0,18	60,00	60,00	V P
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00	V I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF 16,00	8,00	50,00	50,00	E I
TILO SA, Bellinzona	CHF 2,00	1,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR 0,92	0,46	50,00	50,00	E P
Cisalpino AG, Muri bei Bern	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00	E P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Transferis SAS, Annemasse	EUR 0,04	0,02	50,00	50,00	E P
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00	E P
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 150,00	54,00	36,00	36,00	E I
Grosse Schanze AG, Bern	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
RAAlpin AG, Olten	CHF 4,53	1,50	33,11	33,11	E G
Bus Ostschweiz AG, Altstätten	CHF 0,10	0,03	30,60	30,60	E P
Terzag Terminal Zürich AG in Liquidation, Zürich	CHF 0,20	0,06	30,00	30,00	E I
Lyria SAS, Paris	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00	E P
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF 0,10	0,03	25,00	25,00	E I
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01	E P
Hupac SA, Chiasso	CHF 20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF 10,00	2,00	20,00	20,00	E IM
elvetino management AG, Zürich (liquidiert)	CHF 0,00	0,00	0,00	100,00	V P
Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, Vevey (fusioniert)	CHF 0,00	0,00	0,00	91,97	V I

Erfassung:

V = Vollkonsolidiert  
E = Mittels Equity-Methode erfasst  
Q = Quotenkonsolidiert

Seg = Segment:

G = Güterverkehr  
I = Infrastruktur  
IM = Immobilien

P = Personenverkehr  
KB = Konzernbereiche

## Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.



Ernst & Young AG  
Belpstrasse 23  
Postfach  
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11  
Fax +41 58 286 68 18  
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der  
**Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern**

Bern, 11. März 2014

### **Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung**

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Konzernerfolgsrechnung, Konzernbilanz, Konzerngeldflussrechnung, Konzerneigenkapitalnachweis und Anhang zur Konzernrechnung / Seiten 102 bis 132 für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

#### **Verantwortung des Verwaltungsrates**

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

#### **Verantwortung der Revisionsstelle**

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

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

#### **Prüfungsurteil**

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.



### **Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Alessandro Miolo  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Florian Baumgartner  
Zugelassener Revisionsexperte

## Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2013	2012
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	3 198,3	2 971,1
Leistungen der öffentlichen Hand	2	1 971,4	2 126,7
Mieterträge Liegenschaften		410,9	395,7
Nebenerträge	3	911,8	977,6
Eigenleistungen		903,2	865,7
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>7 395,6</b>	7 336,7
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand		-715,2	-670,4
Personalaufwand	4	-3 092,8	-2 998,9
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-1 718,1	-1 597,0
Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen		-1 598,8	-1 620,7
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-7 125,0</b>	-6 887,1
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>270,7</b>	449,6
Finanzertrag		73,0	111,8
Finanzaufwand		-183,3	-190,4
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>160,4</b>	371,0
Betriebsfremdes Ergebnis	6	80,8	65,0
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>241,2</b>	436,1
Ertragssteuern		0,4	-13,1
<b>Jahresgewinn</b>	7	<b>241,6</b>	423,0

## Bilanz SBB AG.

## Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2013	31. 12. 2012
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel		536,9	735,8
Kurzfristige Finanzforderungen		131,6	77,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	500,1	514,0
Andere Forderungen		116,6	182,1
Warenvorräte und angefangene Arbeiten		338,9	342,1
Aktive Rechnungsabgrenzungen		401,0	407,8
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>2 025,1</b>	2 258,9
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	9	1 955,5	1 951,9
Sachanlagen		24 031,5	23 343,0
Anlagen im Bau Sachanlagen		6 819,2	5 875,0
Immaterielle Anlagen		790,2	688,0
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>33 596,4</b>	31 857,9
<b>Total Aktiven</b>		<b>35 621,5</b>	34 116,8

## Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2013	31. 12. 2012
<b>Fremdkapital</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	10	639,6	359,5
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	11	4,7	46,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12	885,9	909,3
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	13	129,2	185,2
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 407,0	1 396,3
Kurzfristige Rückstellungen	14	199,3	190,3
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 265,7</b>	3 086,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	10	7 347,4	7 077,6
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	11	11 938,2	10 979,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	1 783,8	1 886,8
Langfristige Rückstellungen	14	551,8	593,7
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>21 621,3</b>	20 537,0
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>24 887,0</b>	23 623,8
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Reserven EBG 67/PBG 36		609,9	648,9
Bilanzverlust			
Verlustvortrag		-1 117,0	-1 578,9
Jahresgewinn		241,6	423,0
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>10 734,5</b>	10 493,0
<b>Total Passiven</b>		<b>35 621,5</b>	34 116,8



## Anhang zur Jahresrechnung SBB AG. Anmerkungen zur Jahresrechnung.

### 0.1 Allgemeines.

Die für die Jahresrechnung der SBB AG angewandten Grundsätze der Rechnungslegung erfüllen die Vorschriften des schweizerischen Aktienrechts (OR).

### 0.2 Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2013 einen Deckungsgrad von 102,4 % (Vorjahr: 99,1 %) aus. Per 31. Dezember 2013 besteht eine passivierte Vorsorgeverpflichtung von CHF 1692,4 Mio. (Vorjahr: CHF 1789,1 Mio.).

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

### 0.3 Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV («Vorteilsabgeltung») in der Höhe von CHF 52,0 Mio. (Vorjahr: CHF 41,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abteilungen Regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

### 0.4 Sanierung Energiebereich.

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte die CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verkäufe von Kraftwerken und Beteiligungen, durch die Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 489,0 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 16,2 Mio. in Anspruch genommen.

### 0.5 Umweltaltlasten.

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, keine vollumfängliche Rückstellung in der Eröffnungsbilanz vorzunehmen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. zu verbuchen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2013 weitergeführt, und die Kosten von CHF 2,5 Mio. wurden der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt noch CHF 48,1 Mio.

### 0.6 Ertragssteuern.

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

## Detailangaben zu Bilanz und Erfolgsrechnung.

### 1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2013	2012
Personenverkehr	2 872,1	2 671,9
Betriebsleistungen	64,4	69,8
Infrastruktur (Trassenertrag)	261,8	229,5
<b>Verkehrserträge</b>	<b>3 198,3</b>	<b>2 971,1</b>

### 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2013	2012
<b>Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>		
Bund	217,6	214,7
Kantone	237,0	253,3
<b>Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>	<b>454,5</b>	<b>468,0</b>
<b>Leistungen des Bundes an Infrastruktur der SBB AG aus der Leistungsvereinbarung</b>		
Abschreibung Infrastruktur	950,4	932,2
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	163,8	126,6
Betriebsbeitrag Infrastruktur	290,5	505,0
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 404,6	1 563,8
<b>Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen</b>		
Bund	91,7	77,2
Kantone	20,6	17,7
Total Leistungen an sonderfinanzierten Investitionen	112,3	94,9
<b>Total Leistungen für die Bahninfrastruktur</b>	<b>1 516,9</b>	<b>1 658,6</b>
<b>Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>1 971,4</b>	<b>2 126,7</b>

### 3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2013	2012
Dienstleistungen	180,0	192,6
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	119,1	135,4
Erträge aus Vermietungen	75,7	76,0
Energieerträge	79,3	63,9
Geldwechsel	41,6	41,2
Provisionen	81,4	72,3
Drucksachen- und Materialverkäufe	72,4	78,8
Kostenbeteiligungen	175,4	168,1
Gewinn aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	0,5	3,2
Übrige Nebenerträge	86,3	146,1
<b>Nebenerträge</b>	<b>911,8</b>	<b>977,6</b>

#### 4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2013	2012
Lohnaufwand	2 521,7	2 443,9
Sozialversicherungsaufwand	405,6	398,6
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	10,8	11,4
Übriger Personalaufwand	154,6	145,0
<b>Personalaufwand</b>	<b>3 092,8</b>	<b>2 998,9</b>

#### 5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2013	2012
Bahnbetriebsleistungen	170,7	143,3
Miete von Anlagen	47,9	47,4
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	590,2	553,5
Fahrzeugaufwand	94,5	107,5
Energieaufwand	188,6	161,0
Verwaltungsaufwand	94,9	81,9
Informatikaufwand	227,7	225,2
Werbeaufwand	54,9	55,2
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	61,2	68,9
Verlust aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	0,7	0,5
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	72,5	76,7
Übriger Betriebsaufwand	114,3	75,9
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>1 718,1</b>	<b>1 597,0</b>

#### 6 Betriebsfremdes Ergebnis.

Mio. CHF	2013	2012
Gewinn aus Veräusserung von Immobilien	81,1	65,1
Verlust aus Veräusserung von Immobilien	-0,3	-0,1
<b>Betriebsfremdes Ergebnis</b>	<b>80,8</b>	<b>65,0</b>

#### 7 Jahresgewinn.

Mio. CHF	2013	2012
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	-1,6	6,1
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	-127,8	-45,1
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	370,9	461,9
<b>Jahresgewinn</b>	<b>241,6</b>	<b>423,0</b>

## 8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	515,7	443,0
gegenüber Konzerngesellschaften	50,8	87,0
gegenüber assoziierten Gesellschaften	10,2	30,7
Wertberichtigungen	-76,6	-46,7
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>500,1</b>	<b>514,0</b>

## 9 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Wertschriften des Anlagevermögens	239,1	228,4
Beteiligungen <sup>1</sup>	623,3	680,2
Darlehen gegenüber Dritten	59,7	55,5
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	988,1	941,3
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	45,2	46,5
<b>Finanzanlagen</b>	<b>1 955,5</b>	<b>1 951,9</b>

<sup>1</sup> Die Beteiligungen der SBB AG gehen aus dem Beteiligungsverzeichnis unter Anmerkung 18 hervor.

## 10 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Bankverbindlichkeiten	2 060,8	2 196,3
Leasingverbindlichkeiten	839,2	840,2
Personalkasse	1 755,8	1 738,7
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	190,0	108,4
Darlehen von Bund (kommerziell)	1 540,0	890,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 601,3	1 663,5
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>7 987,0</b>	<b>7 437,1</b>

## 11 Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Darlehen Bund Infrastruktur Grundbedarf	3 400,7	3 245,4
Darlehen Bund FinöV-Fonds	6 591,1	6 256,1
Darlehen Bund Infrastrukturfonds	907,2	632,1
Darlehen Kantone	1 043,9	891,6
<b>Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur</b>	<b>11 942,9</b>	<b>11 025,2</b>

## 12 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	853,5	819,7
gegenüber Konzerngesellschaften	26,9	88,7
gegenüber assoziierten Gesellschaften	5,5	0,9
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>885,9</b>	<b>909,3</b>

## 13 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	79,1	105,8
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	50,1	79,5
Langfristige Erlösabgrenzungen	91,4	97,7
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen <sup>1</sup>	1 692,4	1 789,1
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>	<b>1 913,1</b>	<b>2 072,0</b>

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

## 14 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Umweltlasten	48,1	50,6
Sanierung Energiebereich	489,0	505,2
Ferien/Überzeit	84,8	77,1
Restrukturierung	12,1	18,2
Übrige Rückstellungen	117,1	132,8
<b>Rückstellungen</b>	<b>751,1</b>	<b>783,9</b>

## 15 Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten	10	7 987,0	7 437,1
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	11	11 942,9	11 025,2
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>19 929,9</b>	<b>18 462,3</b>
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-668,5	-812,9
<b>Nettoverschuldung</b>		<b>19 261,4</b>	<b>17 649,4</b>
<b>Veränderung gegenüber dem Vorjahr</b>		<b>1 612,1</b>	<b>402,3</b>

## 16 Weitere Angaben.

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

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Leasinganlagen	252,8	265,1
Bürgschaften und Garantien	51,3	75,4
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge	1 026,8	1 280,9
Verpflichtungen aus nicht einbezahlem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Andere	33,6	26,9
<b>Total</b>	<b>1 641,7</b>	<b>1 925,5</b>

### 16.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen.

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen deren Wiederbeschaffungs- oder Neuwerten.

### 16.3 Liquiditätsmanagement.

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

### 16.4 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Fällig innerhalb eines Jahres	1,4	1,4
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	1,7	0,6
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	1,3	0,5
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,1	0,0
Fällig später als 4 Jahre	1,1	0,0
<b>Total</b>	<b>6,7</b>	<b>2,5</b>

### 16.5 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

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

Der Konzern identifiziert, bewertet und steuert in einem jährlich wiederkehrenden Prozess die wesentlichen Risiken, definiert Massnahmen und stellt die Umsetzung sicher. Die Durchführung des Prozesses erfolgt gemäss der Risk Policy SBB. Die Ergebnisse der Risikobeurteilung werden zusammengefasst und mit der Konzernleitung besprochen. Der Verwaltungsrat hat am 12. Dezember 2013 den Corporate Risk Report 2013 genehmigt.

Die SBB AG trifft bei der Bilanzierung und Bewertung Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsnormen und die Ordnungsmässigkeit der Berichterstattung zu gewährleisten, wirken interne Kontroll- und Steuerungssysteme.

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

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

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

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

Die SBB AG hat für alle Geschäftsbereiche Sachversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 300 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) und Haftpflichtversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) abgeschlossen.

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

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sach- anlagen	Grund- stücke	Gebäude	Immaterielle Anlagen	Total Sach- anlagen und Immaterielle Anlagen	Anlagen im Bau und Anzah- lungen (inkl. Immateriel- les AV)	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2013	439,0	11 965,6	1 159,4	609,5	392,6	224,8	14 790,9	4 043,4	18 834,4
<b>Anschaffungswerte</b>									
Stand 1. 1. 2013	865,7	19 445,8	2 790,8	609,6	673,3	397,3	24 782,4	4 043,4	28 825,9
Investitionen	0,0	55,5	0,0	0,0	0,0	0,0	55,5	1 828,4	1 884,0
Abgänge Anlagen	-15,8	-160,4	-27,5	-0,7	-2,3	-1,7	-208,4	0,0	-208,4
Umbuchungen	34,9	767,1	189,8	6,3	-54,9	76,3	1 019,5	-995,4	24,1
<b>Stand 31. 12. 2013</b>	<b>884,9</b>	<b>20 108,0</b>	<b>2 953,0</b>	<b>615,2</b>	<b>616,1</b>	<b>471,9</b>	<b>25 649,1</b>	<b>4 876,4</b>	<b>30 525,5</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>									
Stand 1. 1. 2013	-426,7	-7 480,2	-1 631,3	-0,1	-280,7	-172,5	-9 991,5	0,0	-9 991,5
Abschreibungen	-34,8	-660,6	-155,9	0,0	-13,8	-44,9	-910,1	0,0	-910,1
Abgänge	12,6	136,1	25,4	0,0	2,2	0,3	176,6	0,0	176,6
Umbuchungen	0,0	-11,8	0,2	0,0	10,8	0,0	-0,9	0,0	-0,9
<b>Stand 31. 12. 2013</b>	<b>-449,0</b>	<b>-8 016,6</b>	<b>-1 761,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>-281,5</b>	<b>-217,1</b>	<b>-10 725,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-10 725,8</b>
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2013</b>	<b>435,9</b>	<b>12 091,4</b>	<b>1 191,4</b>	<b>615,1</b>	<b>334,6</b>	<b>254,8</b>	<b>14 923,2</b>	<b>4 876,4</b>	<b>19 799,7</b>

In den Umbuchungen sind Zugänge von Anlagen aus anderen Sparten der SBB von netto CHF 23,2 Mio. enthalten.

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

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Abschreibungen auf Sachanlagen	865,2	846,4
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	44,9	37,8
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	28,7	36,6
<b>Total</b>	<b>938,8</b>	<b>920,8</b>

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Investitionen für Anlagen	1 828,4	1 656,7
Von AlpTransit Gotthard AG (ATG) übernommene Anlagen	55,6	0,0
Von anderen Sparten der SBB übernommene Anlagen	23,2	9,9
Nicht aktivierte Investitionskosten	276,0	221,4
<b>Total</b>	<b>2 183,2</b>	1 888,0

In den Investitionen sind Investitionsförderungen vom Bund für Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in der Höhe von CHF 70,8 Mio. (Vorjahr: CHF 68,7 Mio.) enthalten.



## 18 Wesentliche Beteiligungen.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %	
			31. 12. 2013	31. 12. 2012
<b>Personenverkehr und Tourismus</b>				
elvetino AG, Zürich	CHF 11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR 1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF 75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF 0,10	0,09	86,00	86,00
RegionAlps SA, Martigny	CHF 6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF 120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Bern	CHF 2,89	1,89	65,47	65,47
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF 0,30	0,18	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF 2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR 0,92	0,46	50,00	50,00
Cisalpino AG, Muri bei Bern	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00
Transferis SAS, Annemasse	EUR 0,04	0,02	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01
<b>Güterverkehr und Spedition</b>				
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00
<b>Kraftwerke</b>				
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF 80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF 16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 150,00	54,00	36,00	36,00
<b>Liegenschaften und Parking</b>				
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF 10,00	2,00	20,00	20,00
<b>Diverses</b>				
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF 5,00	5,00	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF 3,00	3,00	100,00	66,67
login Berufsbildung AG, Olten	CHF 1,00	0,70	70,00	0,00
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00
Terzag Terminal Zürich AG in Liquidation, Zürich	CHF 0,20	0,06	30,00	30,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF 0,10	0,03	25,00	25,00
Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, Vevey (fusioniert)	CHF 0,00	0,00	0,00	91,97

## 19 Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

In Übereinstimmung mit Art. 37 Personenbeförderungsgesetz (PBG) hat das Bundesamt für Verkehr im Rahmen der subventionsrechtlichen Prüfung die Jahresrechnung 2013 genehmigt.

## Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2013 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Jahresgewinn	241,6	423,0
Verlustvortrag Vorjahr	-1 117,0	-1 578,9
<b>Bilanzverlust vor Reserveentnahmen</b>	<b>-875,4</b>	<b>-1 155,9</b>
<b>Reserveentnahmen aus Ergebnis 2013</b>		
- Personenverkehr: Entnahme Reserve gemäss Art. 36 PBG	1,6	-6,1
- Infrastruktur: Entnahme Reserve gemäss Art. 67 EBG	127,8	45,1
<b>Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>-746,0</b>	<b>-1 117,0</b>
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>-746,0</b>	<b>-1 117,0</b>

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.



Ernst & Young AG  
Belpstrasse 23  
Postfach  
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11  
Fax +41 58 286 68 18  
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der  
**Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern**

Bern, 11. März 2014

### **Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung**

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang / Seiten 135 bis 145, für das am 31. Dezember 2013 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 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



2

### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Alessandro Miolo  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Florian Baumgartner  
Zugelassener Revisionsexperte

## GRI Report.



## Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass **SBB AG** ihren Bericht „Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2013“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene B erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3 in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3 Richtlinien aufzeigt. Für die Methode siehe [www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf](http://www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf)

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

Amsterdam, 4. März 2014

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

Nelmara Arbex  
Deputy Chief Executive  
Global Reporting Initiative



*Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierte Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI-Leitfaden legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können. [www.globalreporting.org](http://www.globalreporting.org)*

***Disclaimer:** Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 24. Februar 2014. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.*

**SBB AG**

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

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



No. 01-14-438414 – [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)  
© myclimate – The Climate Protection Partnership