



SBB
Geschäftsbericht.

2014

Inhaltsverzeichnis.

- s01 **Geschäftsbericht**
- s03 Konzernlagebericht
- s13 Corporate Governance
- s29 **Finanzbericht**

Cover: Die angehende Logistikerin Sofie Züblin im Rangiereinsatz für SBB Cargo.
Aus der «Unterwegs»-Sondernummer zum Geschäftsbericht 2014.

Konzernlagebericht 2014.

2014 gut vorangekommen – jetzt die Mobilität der Zukunft gestalten.

Die SBB hat 2014 mehr Passagiere befördert, mehr Güter transportiert sowie wichtige Projekte vorangebracht. Die Pünktlichkeit ist leicht gestiegen, ebenso die Kundenzufriedenheit. Der Konzerngewinn konnte gesteigert werden, dies vor allem dank erfolgreicher Immobilienbewirtschaftung und Immobilienverkäufen, aber auch aufgrund höherer Erträge im Personen- und Güterverkehr. Auf der anderen Seite hat die SBB selbst zusätzliche Mittel für den Unterhalt des Schienennetzes aufgewendet, welche nicht vollständig durch Bundesmittel gedeckt waren. Zum guten Konzernergebnis trug erneut SBB Cargo bei. Die Verschuldung der SBB hat weiter zugenommen. Der Schuldendeckungsgrad konnte aber verbessert werden. Die finanzielle Lage ist anspruchsvoll – die künftigen Ergebnisse bleiben angesichts der Frankenstärke und steigender Unterhaltskosten unter Druck. Herausfordernd sind zudem Unterhalt, Ausbau und Betrieb der Bahninfrastruktur bei uneingeschränktem Angebot und hoher Pünktlichkeit. Angesichts des wirtschaftlich schwieriger werdenden Umfelds will die SBB ihre Effizienz zusätzlich steigern und sich dafür einsetzen, dieses Jahr auf Preiserhöhungen im Öffentlichen Verkehr zu verzichten.

Teil 1: die SBB 2014.

Was für die SBB als Unternehmen gilt, trifft auch auf die Kunden zu: 2014 sind sie insgesamt gut mit uns vorangekommen. So ist die Kundenzufriedenheit im Personenverkehr leicht gestiegen. Auch die Bewertungen von Sauberkeit, des Platzangebots, des Preis-/Leistungs-Verhältnisses und der Kundeninformation im Störfall haben sich verbessert. Den grössten Sprung machte die Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses (+1,8 Punkte), sie liegt aber mit 60,8 Punkten vergleichsweise tief, wird doch z. B. das Schalterpersonal mit rund 82 Punkten bewertet. Die Güterverkehrskunden und die Kunden in den Bahnhöfen sind ebenfalls zufriedener als im Vorjahr. Diese Ergebnisse sind für uns Ansporn, den Weg zu noch mehr Kundenorientierung konsequent weiterzugehen. Wir sind uns bewusst, dass wir in einigen Bereichen weiter zulegen müssen, etwa bei der Kundeninformation im Störfall.

Sicherheit und Pünktlichkeit liegen auf einem hohen Niveau. So gab es im Schienenverkehr 2014 keine grösseren Zwischenfälle. Der Trend bei der Anzahl Zwischenfälle ist seit mehreren Jahren rückläufig – dies trotz ständig steigender Nutzung des Schienennetzes. 2014 war in Sachen Betriebssicherheit (Safety) das beste Jahr, das wir je hatten. Das darf nicht dazu verleiten,

Die SBB ist die pünktlichste Bahn Europas.

beim Sicherheitsbewusstsein und allen eingeleiteten Massnahmen betreffend Sicherheits- und Qualitätsmanagement nachzulassen, denn die dermassen geringe Zahl Zugunfälle hat neben unermüdlichen Anstrengungen auch mit Glück und Zufällen zu tun. Die Streifkollision vom Februar 2015 in Rafz zeigt, dass Sicherheit jeden Tag von Neuem erarbeitet werden muss. Sicherheit ist und bleibt deshalb ein zentrales Konzernziel.

Die SBB ist die pünktlichste Bahn Europas. Dies war auch 2014 der Fall, in dem die Pünktlichkeitswerte auf hohem Niveau gehalten werden konnten, trotz mehr Unterhalts- und Ausbauarbeiten im Netz. Auch im Güterverkehr ist Pünktlichkeit angesichts der eng getakteten Logistikketten immer wichtiger. Für uns ist klar, dass wir bei der Pünktlichkeit sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr weiter zulegen müssen. Angesichts

der steigenden Netznutzung bei gleichzeitigem Unterhalt und Ausbau bleibt dies aber anspruchsvoll.

Mehr Passagiere befördert.

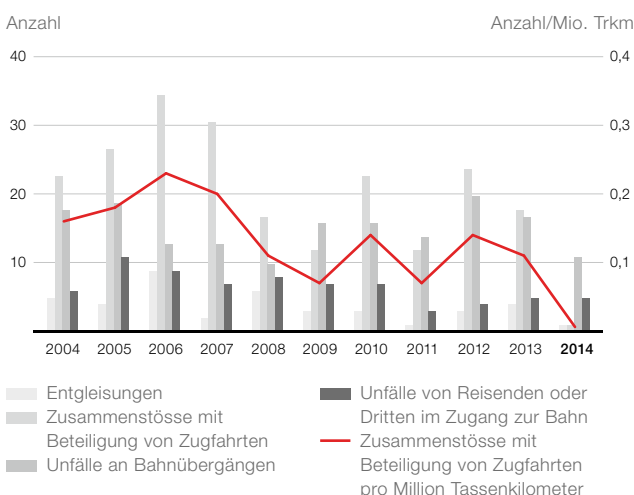
Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer ist wie in den Vorjahren nochmals gestiegen. Jeden Tag beförderten wir im Durchschnitt 1,18 Millionen Fahrgäste – 3,7 Prozent mehr als im Vorjahr und so viele wie noch nie zuvor.¹ Bei der Auslastung der Züge zeichnet sich möglicherweise eine Trendwende ab: Im Gegensatz zu den Vorjahren stieg die Nachfrage nicht mehr überproportional in der Hauptverkehrszeit. Das Verkehrswachstum verteilte sich 2014 erstmals gleichmässig auf Haupt- und Nebenverkehrszeiten. In den meisten Zügen des Fernverkehrs finden unsere Kunden immer einen Sitzplatz – auch in den Hauptverkehrszeiten. Sehr stark ausgelastet sind einige Fernverkehrszüge zwischen Zürich und Bern sowie zwischen Basel und Zürich. Dennoch: Zwecks besserer Nutzung des Bahnsystems werden wir weiterhin darauf hinarbeiten, die Auslastung unserer Züge besser über den Tag zu verteilen (siehe «Ausblick»).

Rund ein Drittel der Schweizer Bevölkerung sind Stammkunden der SBB. 2,34 Mio. Kunden sind mit einem Halbtaxabonnement unterwegs; rund 453 000 besitzen ein Generalabonnement. Die Zahl der Generalabonnemente legte nochmals zu (+2,5 Prozent), auch die Zahl der Halbtaxabonnemente stieg leicht, um 0,4 Prozent.

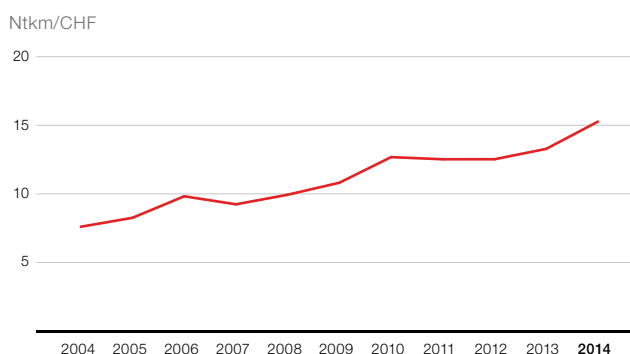
Das Ergebnis des Personenverkehrs konnte gegenüber dem Vorjahr auf CHF 104 Mio. gesteigert werden (2013: CHF 96 Mio.), dies dank höherer Personenverkehrserträge beim Regionalverkehr sowie dank des Wegfalls der Sanierungsbeiträge an die Pensionskasse SBB. Beim Fernverkehr ging der Gewinn auf CHF 71 Mio. zurück (2013: CHF 93 Mio.), unter anderem wegen stagnierender Betriebserträge, eines gestiegenen Fahrzeugaufwands und höherer Abschreibungen.

¹ Neue Erhebungs- und Hochrechnungsmethoden führen zu einer besseren Berücksichtigung kürzerer Fahrten und damit zu einem höheren Wert für das Personenverkehrsaufkommen. Die Angabe 2013 wurde rückwirkend angepasst und beträgt 1,14 Mio.

Sicherheit im Eisenbahnverkehr.



Produktivität SBB Cargo.



Geleistete Nettotonnenkilometer pro Franken Betriebsaufwand.

Anhaltende Dynamik in den Bahnhöfen.

SBB Immobilien zog Nutzen aus der ungebrochenen Attraktivität der Zentrumsanlagen. So sind beispielsweise in der Europaallee in Zürich, bereits fünf Jahre vor der Fertigstellung der letzten Bauetappe, alle Büros und Dienstleistungsflächen vermietet. Mit dem Technologiekonzern Google wird hier bis 2020 ein bedeutender Mieter auf rund 50 000 Quadratmetern neue Arbeitsplätze schaffen. Dass ein internationaler Pionierkonzern wie Google den Standort Schweiz ausbaut, ist eine Anerken-

Das Ergebnis der Immobilien stieg auf CHF 395 Mio. (2013: CHF 254 Mio.). Dieser Anstieg ist primär der Effekt von Verkäufen (z. B. SBB Hauptsitz Bern Wankdorf), er ist aber auch auf höhere Mieterträge sowie auf ein konsequentes Kostenmanagement zurückzuführen. Der Gewinn der Immobilien fließt in das Bahnsystem zurück. Die Mittel werden eingesetzt für die Stabilisierung der Pensionskasse SBB und jährliche Zahlungen an SBB Infrastruktur von CHF 150 Mio. Langfristig baut die SBB 3000 bis 4000 neue eigene Wohnungen, der Anteil preisgünstiger Wohnungen beträgt dabei rund ein Drittel.

SBB Cargo International erreichte erstmals die Gewinnzone.

nung der hervorragenden Infrastruktur in unserem Land. Diese Standortattraktivität gilt es auf hohem Niveau zu halten. An den grössten Bahnhöfen offerieren wir den Kunden Gratisinternet und gute Einkaufsmöglichkeiten. Auch die Nachhaltigkeit wird grossgeschrieben: Nach dem erfolgreichen Pilotprojekt im Bahnhof Bern wurden 2014 die fünf grössten Schweizer Bahnhöfe mit Recyclingstationen ausgerüstet.

SBB Cargo steigert Verkehrsleistung.

In einem nach wie vor sehr kompetitiven Güterverkehrsmarkt konnte SBB Cargo die Verkehrsleistung mit bestehenden Kunden und dank Akquisitionen von Neuverkehren deutlich steigern (+17,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr). Von dieser Dynamik profitierte vor allem SBB Cargo International, welche ihre Marktstellung weiter gefestigt hat.

SBB Cargo schreibt mit einem Ergebnis von CHF 33 Mio. (2013: CHF 15 Mio.) erneut schwarze Zahlen. Dazu beigetragen hat SBB Cargo International, welche 2014 mit CHF 1 Mio. erstmals die Gewinnzone erreichte. Künftig wird es allerdings schwer fallen, diese Ergebnisse zu halten. Nebst der nachlassenden europäischen Konjunktorentwicklung und den tiefen Dieselpreisen ist mit der Frankenstärke ein Element hinzugekommen, das die Güterverkehrskunden und SBB Cargo mit

ihrer überwiegenden umfangreichen Kostenstruktur in Franken spürbar belasten wird.

Schienennetz ist intensiv genutzt.

Auf dem Schweizer Schienennetz verkehren immer mehr Züge. Seit 2013 können wir dank neuester Messmethoden den Schienenzustand wesentlich genauer erfassen. Mehr, schwerere und schneller beschleunigende und bremsende Züge belasten das Netz stärker als bisher angenommen. Im Interesse der Sicherheit und der Kundenpünktlichkeit haben wir bereits 2013 zusätzliche Unterhaltsmassnahmen ergriffen und diese 2014 fortgesetzt. Für die damit verbundenen Mehrkosten von jährlich maximal CHF 150 Mio. haben wir mit dem Bund eine Finanzierungslösung vereinbart. Diese sieht vor, dass die SBB 2014 und 2015 die Mehrkosten durch Kosteneinsparungen und Gewinnreduktionen selber trägt. Für 2016 ist ergänzend zu den Massnahmen der SBB vorgesehen, dem Bundesrat und dem Parlament eine Erhöhung des Zahlungsrahmens für die Leistungsvereinbarung 2013–2016 zu unterbreiten.

Im negativen Jahresergebnis von SBB Infrastruktur (CHF –66 Mio.) zeigen sich die finanziellen Auswirkungen des notwendigen zusätzlichen Unterhalts. Im Interesse der Sicherheit und der Kundenpünktlichkeit hat die SBB auch 2014 dringende Unterhaltsarbeiten sofort eingeleitet und dafür zusätzlich CHF 95 Mio. aufgewendet. Verglichen mit dem Vorjahresergebnis (2013: CHF –72 Mio.) kommt aber auch zum Ausdruck, dass die eingeleiteten Massnahmen zur Reduktion von Kosten und zur Erhöhung der Effizienz bereits greifen.

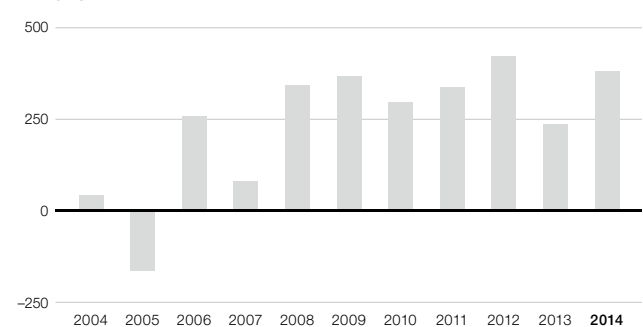
Trotz der Unterhaltsarbeiten ist der Nachholbedarf beim Substanzerhalt der SBB Bahnanlagen 2014 auf CHF 2,5 Mrd. gestiegen (Vorjahr: CHF 2,3 Mrd.). Das Wachstum des Verkehrsaufkommens, die Zunahme des Anlagevolumens, die Notwendigkeit einer weiteren Stabilisierung des Netzzustandes sowie die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben werden künftig deutlich mehr Mittel für Betrieb und Substanzerhalt beanspruchen. Nur mit erhöhtem Unterhaltsaufwand kann eine nachhaltige Qualitätssicherung des Schienennetzes erreicht und eine weitere Zunahme des Nachholbedarfs vermieden werden.

Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeitenden ist gestiegen.

Ein erfreuliches Ergebnis zeigt die Personalumfrage 2014. Die Mitarbeiterzufriedenheit ist deutlich gestiegen und liegt so hoch wie nie. Allerdings besteht durchaus noch Raum nach oben. Ebenfalls verbessert hat sich die Motivation der SBB Mitarbei-

Konzernergebnis.

in Mio. CHF



tenden. Zugelegt hat auch das Vertrauen in die Konzernleitung und in die Leitungen der Divisionen, auch wenn die Werte noch nicht zu befriedigen vermögen. Mit dem neuen Hauptsitz in Bern Wankdorf sowie den neuen Bürogebäuden in Zürich Altstetten (Westlink), in Olten (Aarepark) und später auch in Renens bieten wir nicht nur eine moderne Arbeitsumgebung, sondern arbeiten vor allem effizienter und bereichsübergreifend zusammen. Zudem schliessen wir den «digitalen Graben» mit dem Projekt «Mitarbeitende verbinden». Bis Ende 2015 erhalten alle Mitarbeitenden aller Berufsgruppen ein Minitablet oder Smartphone und verfügen über einen direkten Draht zur SBB. Damit vereinfachen wir den Arbeitsalltag und den Austausch untereinander.

Mobilfunk, Vertrieb, Rollmaterial: wichtige Meilensteine erreicht.

Kunden sollen sich bei uns verstanden fühlen und sich über unsere Aufmerksamkeit freuen. Diesen Anspruch haben wir 2014 mit konkreten Massnahmen untermauert. Gemeinsam mit den Telekomprovidern wurden alle 1081 Wagen des Fernverkehrs mit Signalverstärkern ausgerüstet und entlang der Strecken der Ausbau mit Mobilfunkantennen der neuesten Generation (LTE) vorangetrieben. Auch für die Ausrüstung des Regionalverkehrs wurde mit Providern und Bestellern eine Finanzierungslösung gefunden. Die Umrüstung der RV-Flotte beginnt in diesem Jahr und wird bis 2020 dauern. Laut einer Studie des führenden europäischen Telekomfachmagazins «Connect» ist die SBB im Ländervergleich mit Deutschland und Österreich mit Abstand die Nummer eins in Sachen Mobilfunkempfang. Gleichzeitig haben wir die Ausrüstung der Bahnhöfe mit Gratisinternet weitergeführt.

Ein besonderes Augenmerk legten wir auf Angebot und Vertrieb. Das Angebot an Sparbilletten wurde erweitert, ein Abend-GA lanciert. Als ersten Schritt zu einem einfacheren Zugang zum Öffentlichen Verkehr haben wir mit der Branche den SwissPass vorangebracht, ein elektronisches Ticket für Bahn, Bus und Schiff in der ganzen Schweiz. Auch mit digitalen Services zielen wir auf ein kundennäheres ÖV-System. Die Kundeninformation etwa haben wir stark verbessert: Sitzplätze lassen sich online reservieren; neue LED-Anzeigetafeln werden an 17 Bahnhöfen eingeführt. Im Hauptbahnhof Zürich führt die dank Bluetooth-Verbindung sehr präzise App «Mein Bahnhof» zum richtigen Anschluss oder zum passenden Geschäft. Die zunehmende Digitalisierung nutzen wir auch intern. Mit dem erwähnten Projekt «Mitarbeitende verbinden» vereinfachen wir Prozesse, gewinnen an Effizienz und setzen Kräfte für eine verstärkte Kundenorientierung frei.

2014 haben wir bedeutende Projekte abgeschlossen. Mit der ersten Etappe der Durchmesserlinie in Zürich hat der wichtigste Ballungsraum der Schweiz einen attraktiven Tiefbahnhof

Die finanzielle Lage bleibt anspruchsvoll.

und einen deutlichen Ausbau der S-Bahn-Verbindungen erhalten. Im Herbst haben wir Genève-Cornavin eingeweiht, für viele der schönste Bahnhof der Schweiz.

Die grossen Rollmaterialprojekte konnten wir wieder aufgleisen. Für die neuen Doppelstockzüge für die Ost-West-Verbindung haben wir einen verbindlichen Lieferplan von Bombardier erhalten. Einen Durchbruch gab es bei der Bestellung von 29 neuen «Giruno» genannten Zügen für den Nord-Süd-Verkehr bei Stadler Rail. Das Bundesverwaltungsgericht hatte der Beschwerde eines Mitbewerbers keine aufschiebende Wirkung erteilt, der Vertrag konnte im Herbst 2014 unterzeichnet werden.

Gutes Ergebnis vor allem dank Immobilienverkäufen, finanzielle Lage bleibt anspruchsvoll.

Das Konzernergebnis der SBB stieg um CHF 135 Mio. auf CHF 373 Mio. (2013: CHF 238 Mio.). Diese Steigerung erklärt sich zur Hauptsache aus erfolgreicher Immobilienbewirtschaf-

tung und Immobilienverkäufen. Ebenfalls zum positiven Ergebnis beigetragen haben höhere Erträge im Personen- und Güterverkehr. Das Ergebnis belastet haben die CHF 95 Mio., die wir 2014 im Interesse von Sicherheit und Pünktlichkeit für den zusätzlichen Unterhalt der Bahninfrastruktur selbst aufgewendet haben. Die finanzielle Lage bleibt angesichts steigender Unterhaltskosten anspruchsvoll. Der Free Cash Flow nach Finanzierung durch die öffentliche Hand lag bei CHF –205 Mio. (Vorjahr: CHF –653 Mio.). Verursacht wird er durch das Defizit der Infrastruktur und die nicht aus dem operativen Geschäft finanzierten Investitionen. Dementsprechend stieg die verzinsliche Verschuldung auf CHF 7720 Mio. (2013: CHF 7507 Mio.). Der Schuldendeckungsgrad (verzinsliche Nettoverschuldung/EBIT) hat sich auf 15 verbessert (2013: 19), liegt aber immer noch hoch. Der Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr (Anteil der Verkehrserträge an den Gesamtkosten) stieg von 58 auf 60 Prozent.

Im vergangenen Jahr hat die öffentliche Hand Leistungen in der Höhe von insgesamt CHF 3208 Mio. bestellt (2013: CHF 3263 Mio.). Die Leistungen für die Infrastruktur sind im Vorjahresvergleich um CHF 80 Mio. auf CHF 1637 Mio. gestiegen; dies ist in erster Linie auf höhere Abschreibungen zurückzuführen. Der Regionalverkehr erhielt CHF 587 Mio. (2013: CHF 591 Mio.), der Güterverkehr CHF 25 Mio. (2013: CHF 24 Mio.).

Teil II: Ausblick.

Auch künftig müssen wir als Unternehmen effizienter werden. Die finanzielle Situation bleibt im Hinblick auf Gewinn, Verschuldung und Investitionsniveau angespannt. Gute Jahresergebnisse wie dasjenige von 2014 sind angesichts der kommenden Herausforderungen notwendig. Sie erlauben uns, weiter in die Leistungsfähigkeit des Bahnsystems und in Innovationen für unsere Kunden zu investieren – etwa in neues Rollmaterial für die Nord-Süd- und die Ost-West-Achse und in neue Verbindungen und Services. Der Eigentümer erwartet von der SBB keine finanzielle Dividende – die Schweiz erhält einen Beitrag an die Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit.

Frankenstärke erfordert Massnahmen.

Dennoch: Die Kosten zu senken, ohne dass es die Kunden spüren – das wird für die SBB eine Daueraufgabe bleiben. Dies wird umso anspruchsvoller sein, weil sich die wirtschaftlichen Vorzeichen deutlich verschlechtert haben. Die Konjunktur in Europa kommt nicht auf Touren. Der seit Mitte Januar erstark-

Auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wollen wir eine attraktive und verlässliche Arbeitgeberin bleiben.

te Franken beeinträchtigt die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Wirtschaft und die Konkurrenzfähigkeit auch der Schweizer Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr. Klar ist: Diese Entwicklungen werden an der SBB und ihren Kunden nicht spurlos vorbeigehen.

Wir müssen für die SBB mit Auswirkungen rechnen, die sich über die nächsten Jahre ergebnisseitig auf einen dreistelligen Millionenbetrag kumulieren könnten. Es geht zurzeit um die Beurteilung wahrscheinlicher Szenarien und die gezielte Vorbereitung darauf. Wir haben Sofortmassnahmen und Überprüfungsaufträge ausgelöst, beispielsweise hinsichtlich der Investitionsprogramme. Weiter untersuchen wir, wo der geltende Einstellungsstopp ergänzt werden soll durch Einstellungsstopps

in Bereichen mit Euroumsätzen. Zudem sind wir mit unseren Lieferanten in Diskussion, um an Einsparungen dank Einkäufen und Zulieferungen aus dem Euroraum partizipieren zu können.

Zu den weiteren unternehmerischen Massnahmen gehören mögliche strukturelle Anpassungen und Effizienzsteigerungen in Bereichen, in denen sich die Frankenstärke besonders deutlich auswirkt. In hohem Masse betroffen ist etwa der Güterverkehr, vor allem auf der Nord-Süd-Achse. Mit den Sozialpartnern ist die SBB im Dialog für weitere Massnahmen zur Stabilisierung der Pensionskasse, auch wenn dies vor dem Hintergrund von Frankenstärke und Negativzinsen sehr anspruchsvoll wird. Auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wollen wir eine attraktive und verlässliche Arbeitgeberin bleiben.

Weil auch die Kunden von der Frankenstärke betroffen sind, wird sich die SBB dafür einsetzen, dieses Jahr auf Preiserhöhungen im Öffentlichen Verkehr zu verzichten. Den dadurch zu erwartenden Einnahmeausfällen wollen wir mit einer noch stärkeren Ausrichtung auf Effizienz entgegenwirken. Die Einführung des SwissPass ab August 2015 ermöglicht es, das Marketing für jene Kantone und Tourismusdestinationen zu verstärken, welche mit ihren Angeboten beteiligt sind und damit helfen, das ÖV-System kundenfreundlicher zu machen.

Gemeinsamer Effort für die Vereinfachung des nationalen Tarifsystems.

Für die SBB wird auch in Zukunft gelten: Im Zentrum aller unserer Anstrengungen steht der Kundennutzen. Dies wird auf mehreren Ebenen spürbar sein. Als grösstes der rund 250 ÖV-Unternehmen der Schweiz und als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs sind wir in der Verantwortung, die Dynamik in der Branche und in den Verbänden in Richtung eines möglichst einfachen ÖV-Systems zu lenken. Gemeinsam sind Lösungsvorschläge zu entwickeln für die Harmonisierung und Vereinfachung der Tariflandschaft «nationaler Direkter Verkehr» und der Verbunde. Der SwissPass ist ein erster wichtiger Schritt zu einem kundenfreundlicheren Zugang zum Öffentlichen Verkehr.

Seine Einführung zwischen August 2015 und Januar 2017 soll GA-Komfort für alle bringen. Im Zuge der Erneuerung von GA und Halbtaxabonnements werden im ersten Jahr rund eine Million Kunden den SwissPass erhalten. Später kommen auch Verbundabonnemente hinzu. Zudem werden schrittweise weitere Angebote wie Mobility Carsharing, PubliBike wie der Zugang zu Skigebieten integriert.

Schnellere Verbindungen, mehr Kapazität, neue Services.

Mit dem umfangreichen Fahrplanwechsel 2015/16 und der Inbetriebnahme der zweiten Etappe der Durchmesserlinie Zürich erhalten unsere Kunden auf der Ost-West-Achse schnellere Verbindungen mit mehr Kapazität. Die Kundeninformation wird in diesem Jahr weiter verbessert: SBB Mobile, eine der erfolgreichsten Apps der Schweiz, wird ergänzt mit neuen Services wie Echtzeitinformationen über Zugsformationen, Störungen und Ausweichmöglichkeiten. Bis Ende 2015 führen wir Billettautomaten ein, die deutlich einfacher zu bedienen sind.

Mit dem neuen Gotthardtunnel steht ein Jahrhundertbauwerk kurz vor seiner Vollendung. Die Inbetriebnahme Ende 2016 bedeutet für die Nord-Süd-Achse einen Quantensprung. Bis 2020, wenn auch der Ceneri-Basistunnel in Betrieb ist, reduziert

—

Der SwissPass ist ein erster Schritt hin zu einem einfachen, kundenfreundlichen und zukunftsorientierten Zugang zum Öffentlichen Verkehr.

—

sich die Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse um bis zu eine Stunde. Zudem macht die Flachbahn den Güterverkehr energieeffizienter und umweltfreundlicher und ermöglicht grössere Zuverlässigkeit, mehr und schnellere Verbindungen sowie einfachere Produktionsabläufe.

Die Ost-West-Achse erhält ab 2017, wenn die ersten neuen, bis 400 Meter langen Doppelstockzüge in Betrieb genommen werden sollen, einen deutlichen Kapazitäts- und Qualitätsschub. Mit dem Grossprojekt Léman 2030, das wir 2014 mit dem Spatenstich lanciert haben, wird die Westschweiz einen deutlich spürbaren Angebotsausbau erhalten: Hier werden knapp CHF 3 Mrd. investiert, um die Anzahl Sitzplätze zwischen Lausanne und Genf zu verdoppeln und den Takt der S-Bahnen in den Kantonen Waadt und Genf zu erhöhen. Eine Vergrösserung der Bahnhöfe Lausanne, Renens und Genf bringt mehr Kapazität, verbessert den Komfort und die Sicherheit der Reisenden und bietet Platz für längere Züge. Die grösste Eisenbahnbaustelle der Schweiz für die nächsten zehn Jahre hat Auswirkun-

gen auf das Netz, bis Basel oder Zürich – wir setzen alles daran, diese möglichst kundenfreundlich zu gestalten.

Schiennetz: Priorität auf Unterhalt.

Diese Beispiele zeigen: Die SBB wird das Bahnangebot entlang den Kundenbedürfnissen weiter ausbauen. Mit ihrem Ja zu FABI haben die Schweizer Stimmberechtigten im Februar 2014 eine starke Basis für den Schienenverkehr gelegt. Ganz entscheidend ist der Bahninfrastrukturfonds (BIF), der 2016 in Kraft treten soll. Er sieht klar vor, dass die Mittel in erster Priorität für den Unterhalt des Bahnsystems verwendet werden. Dass dies unabdingbar ist, zeigt die Tatsache, dass der Nachholbedarf beim Unterhalt des Schiennetzes aktuell nach wie vor steigt. In der Leistungsvereinbarung 2017–2020 ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass mehr Anlagen zu unterhalten sind und sich die höhere Belastung der Bahninfrastruktur in einer höheren Abnutzung äussert.

Die Bedeutung des Unterhalts betrifft aber nicht nur das Schiennetz. Denn heute erleben wir unter anderem mit dem kombinierten Verkehr, dass Schiene und Strasse wieder mehr zusammenwachsen. Für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in unserem Lande ist es deshalb entscheidend, dass auch für die Strasse eine entsprechende Finanzierungslösung gefunden wird.

Bahnsystem mit Augenmass und zukunftsorientiert ausbauen.

Wenn es um den Ausbau des Bahnsystems geht, ist Augenmass das Gebot der Stunde: Es zeichnet sich ab, dass die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, um alle gewünschten Angebote zu realisieren. Ausgebaut werden soll deshalb nur dort, wo sich bestehende Engpässe auf effiziente Art und Weise beseitigen lassen und wo langfristig attraktive Angebote auf der Schiene gestaltet werden können. Kundenbedürfnisse, Rentabilität und Wirtschaftlichkeit müssen ein hohes Gewicht erhalten.

Herausfordernd ist die Abschätzung technologischer und gesellschaftlicher Veränderungen, welche auch bei der Planung des künftigen Bahnangebots berücksichtigt werden müssen. Angebotskonzepte und Infrastrukturinvestitionen sind langfristig ausgelegt. In rund zwei Jahren entscheiden wir über den Ausbausritt 2030. Die damit verbundenen Ausbauten haben einen Horizont bis rund 2100, d. h., sie müssen den Kundenbedürfnissen und dem Mobilitätsverhalten von künftigen Generationen entsprechen. Dies ist nicht nur aufgrund der knappen

Mittel eine Herausforderung. Es ist deshalb wichtig, sich auf die Stärken der Eisenbahn in Kombination mit anderen Verkehrsträgern zu konzentrieren. Im Zentrum müssen kundenorientierte, lohnenswerte und finanzierbare Verkehre stehen – unter Berücksichtigung des sich verändernden Kundenverhaltens und der Zahlungsbereitschaft der Kunden und der öffentlichen Hand.

EU-Verkehrspolitik: mehr Fokus auf relevante Themen.

Der Bundesrat hat 2014 beschlossen, auf die Umwandlung der SBB in eine Holding zu verzichten. Deshalb ist es nun angezeigt, auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen von Themen zu fokussieren, bei denen – nachdem die Infrastrukturfinanzierung mit FABI aufgegleist ist – realer Handlungsbedarf besteht. Dazu gehören die effizientere und verbindlichere Gestaltung des Bestellprozesses im Regionalverkehr oder die laufende Totalrevision des Binnengüterverkehrsgesetzes.

In diesem Sinn plädiert die SBB zusammen mit anderen Bahnen nun auf europäischer Ebene dafür, dass die EU im Eisenbahnsektor die richtigen Prioritäten setzt: Fokus auf die zukunftsgerichtete Finanzierung sowie Unterhalt/Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur. Ein wichtiges Thema ist der gezielte Ausbau dort, wo die Stärken des ÖV als Massentransportmittel

—
Ausbauten des Bahnsystems müssen dem Mobilitätsverhalten von künftigen Generationen entsprechen.
 —

liegen. Im Fokus sollte zudem die erkennbar werdende Verschärfung des Wettbewerbs mit anderen Mobilitätsträgern (z. B. Fernbusse, selbstfahrende Fahrzeuge etc.), also des intermodalen Wettbewerbs, sein. Die laufende Review des EU-Weissbuches von 2011 sollte für diese neue Prioritätensetzung genutzt werden. Marktöffnungs- und Strukturfragen der Unternehmen lenken von den zentralen Fragen ab.

Jetzt die Mobilität der Zukunft gestalten.

Eines ist klar: Der Mobilitätsmarkt ist in Bewegung. Fernbusse machen der Schiene auf bestimmten Linien Konkurrenz. Doch sie sind nur Vorboten von weit tieferen Veränderungen in der Mobilitätskette. Lebens- und Arbeitsstile verändern sich rasant. Technologische Entwicklungen bringen ganz neue Möglichkeiten. Sharing und Pooling sind heute schon im Ansatz vorhanden. Selbstfahrende Fahrzeuge sind mehr als nur Zukunftsmusik und bieten für den Tür-zu-Tür-Verkehr neue Perspektiven. Dabei hat die SBB im intramodalen Wettbewerb eine starke Position, während sie im intermodalen Wettbewerb gefordert ist. Zusätzlich belastet wird die Wettbewerbsfähigkeit der Güterverkehrsunternehmen durch tiefe Dieselpreise. Grundsätzlich sind die Veränderungen im Mobilitätsmarkt aber Chance und Herausforderung zugleich. Aus Sicht der SBB muss jetzt die Mobilität der Zukunft gestaltet werden. Diese bietet grosse Chancen in Bezug auf den Öffentlichen Verkehr von Tür zu Tür mit selbstfahrenden Autos als Öffentlicher Individualverkehr (ÖIV), bedingt aber auch bei Ausbauten die Konzentration auf die Stärken der Eisenbahn.

Die Digitalisierung bietet der SBB und ihren Kunden neue Möglichkeiten. Heute kann praktisch jeder Kunde und jeder Mitarbeitende jederzeit online mit der SBB in Verbindung treten. Die Kundenerwartungen verändern sich – und die Interaktion der Kunden mit dem Unternehmen. Deshalb haben wir die sozialen Medien heute in unseren Kundendienst integriert. Er hat 2014 mehr als 30 000 Anfragen via Facebook und Twitter beantwortet. Jedes sechste verkaufte Ticket ist heute ein E-Ticket. SBB Mobile, mit 5 Mio. Downloads die erfolgreichste App in der Schweiz, ist dabei der am schnellsten wachsende Kanal (+27 Prozent im Vergleich zum Vorjahr). Auf der andern Seite ist die Digitalisierung herausfordernd: Sie verschärft den Wettbewerb, es entstehen neue Produkte und Wertschöpfungsketten und gar neue Konkurrenten.

Die «generation wired» etwa möchte mehr als nur von A nach B reisen. Sie will unterwegs arbeiten, in sozialen Netzwerken kommunizieren oder sich informieren und unterhalten lassen. Vor diesem Hintergrund werden Investitionen in neue Technologien und Services genauso wichtig wie herkömmliche Investitionen ins Bahnsystem. Mit unserer Mobilfunkstrategie und einer immer punktgenaueren, auf Echtzeitdaten basierenden Kundeninformation ermöglichen wir einen flexiblen Umgang mit der ÖV-Mobilität. Aus Kundeninformation wird so eine echte Mobilitätsberatung im Öffentlichen Verkehr. Unser Projekt «Kundeninformation+» etwa zielt auf personalisierte Informationen: von Indoornavigation über den bevorzugten Sitzplatz bis hin zu einem echten «Tür-zu-Tür-Reiseberater».

Bahnsystem smarter nutzen.

Ein smarter Umgang mit der Mobilität soll zudem helfen, die Nachfragespitzen in den Stosszeiten zu glätten. Rund die Hälfte der SBB Kunden sind während 25 Prozent der Betriebszeit unterwegs, nämlich vorwiegend morgens zur Arbeit und abends zurück nach Hause. Freie Sitzplätze auf längeren Strecken gehören zu den wichtigsten Kundenbedürfnissen. Nachdem die SBB 2014 bereits ihre eigenen Mitarbeitenden und die regelmässig von überlasteten Zügen betroffenen Kunden motivierte, Entlastungszüge und die Möglichkeiten des ortsunabhängigen Arbeitens zu nutzen, werden wir 2015 zusammen mit grossen Arbeitgebern und mit Unterstützung, beispielsweise des Kantons Bern, die freiwilligen Anstrengungen verstärken. Mitarbeitende sollen ihre Arbeitstage flexibel, individuell und ortsunabhängig gestalten können. Höhere Bildungsinstitutionen werden die Potenziale für den späteren Unterrichtsbeginn evaluieren. Je mehr die Kundenströme darüber hinaus auch noch mit Sparbilletten geglättet werden können, desto eher können wir auf vermehrte Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial verzichten, die Aufwendungen der Kantone für Regionalverkehrsspitzen glätten und dadurch auch den Druck auf zusätzliche Preiserhöhungen oder auf eine Erhöhung der öffentlichen Finanzierung dämpfen.

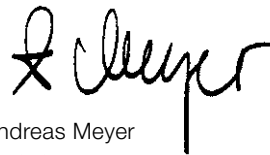
Dank an unsere Kunden und Mitarbeitenden.

Im Jahr 2014 sind wir gut vorangekommen. Speziell freut uns, dass wir immer mehr Passagiere befördern und auf ihr Vertrauen zählen dürfen. Dafür danken wir unseren Kunden herzlich. Ebenso den rund 33 000 Mitarbeitenden aus 84 Nationen, die sich tagtäglich mit grossem Einsatz für unsere Kunden einsetzen. Auch ihnen ein herzliches Dankeschön. Schliesslich bedanken wir uns bei den Stimmberechtigten für ihre Unterstützung mit dem Ja zu FAB1 sowie beim Bund und bei den Kantonen für ihre weitsichtige Verkehrspolitik, ihre Bestellungen und die umfangreichen finanziellen Mittel, ohne die wir unsere Leistungen nicht erbringen könnten.

Gleichzeitig bitten wir um Nachsicht, wenn es einmal nicht rund laufen sollte. Mit insgesamt rund 5 Millionen Kunden und täglich rund 1,18 Millionen Passagieren auf dem am intensivsten genutzten Schienennetz der Welt betreiben wir eine Präzisionsmaschinerie, bei der kleine Störungen grosse Folgen haben können. Wir setzen alles daran, aus jedem Fehler zu lernen und für unsere Kunden und ihre sich wandelnden Bedürfnisse die besten Services zu gewährleisten.



Ulrich Gygi
Präsident des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer
CEO SBB AG

SBB Konzern in Zahlen.

Konzernerfolgsrechnung (in Mio. Schweizer Franken)

	2014	2013	Abweichung
Betriebsertrag	8542	8319	+2,7 %
Betriebsaufwand	-8228	-8010	-2,7 %
Betriebsergebnis/EBIT	314	309	+1,6 %
Finanzergebnis	-133	-145	+8,7 %
Betriebsfremdes Ergebnis	190	81	+135,0 %
Ergebnis vor Steuern	372	245	+51,8 %
Steuern und Minderheitsanteile	1	-7	
Konzerngewinn	373	238	+56,5 %

Segmentergebnisse (in Mio. Schweizer Franken)

	2014	2013	Abweichung
Personenverkehr	104	96	+8,1 %
Immobilien*	395	254	+55,2 %
Güterverkehr	33	15	+124,3 %
Infrastruktur	-66	-72	-9,0 %

* Vor allen Ausgleichszahlungen.

Mengen und Leistungen

	2014	2013	Abweichung
Personenverkehr			
Passagiere pro Tag (in Mio.)	1,18	1,14	+3,7 %
Personenkilometer (in Mrd.)	18,2	17,8	+2,6 %
Immobilien			
Mietertrag Dritte (in Mio. CHF)	417	394	+5,7 %
Güterverkehr			
Nettotonnenkilometer (in Mrd.)	14,5	12,3	+17,6 %
Infrastruktur			
Trassenkilometer (in Mio.)	173	170	+1,9 %

Der vollständige Geschäftsbericht 2014 der SBB kann im Internet unter geschaeftsbericht.sbb.ch kostenlos heruntergeladen werden.

Corporate Governance. Transparent und offen.

Das Vertrauen in die SBB wird durch Offenheit der Unternehmensführung gegenüber Mitarbeitern und der Öffentlichkeit beeinflusst. Die Unternehmensführung der SBB sorgt im Interesse der verschiedenen Anspruchsgruppen für eine gute Corporate Governance und bietet nachfolgend Einblick in ihre Unternehmensstruktur und Führungsprozesse.

Rechtsform und Konzernstruktur.

Mit einer offenen Berichterstattung will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach vermehrter Information und erweiterter Transparenz gerecht werden. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung in Bezug auf Gliederung und Organisation soweit möglich an der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (September 2014) sowie an den Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (September 2014). Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.

Rechtsform.

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

Struktur.

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

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

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzern- und assoziierten Gesellschaften sind im Beteiligungsverzeichnis aufgeführt (vgl. Seite 70). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

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

Bedeutende Aktionäre.

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

Kreuzbeteiligungen.

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

Kapitalstruktur.

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

Leitbild und Werte.

Das Leitbild wurde mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus allen Bereichen entwickelt. Es definiert gemeinsame Werte und Ziele, an denen sich die SBB und ihre Mitarbeitenden ausrichten wollen. Dazu gehört das SBB Versprechen: «SBB – Wir bewegen die Schweiz». Für die Kunden soll gelten «Gut aufgehoben, gut ankommen». Das Leitbild definiert weiter Führungsgrundsätze sowie gemeinsame Werte: Ambitioniert, Verantwortlich, Beweglich, Leidenschaftlich, Respektvoll. Schliesslich formuliert das Leitbild ein klares Ziel: Bis 2016 soll die SBB bei der Kundenzufriedenheit zu den Top-Unternehmen der Schweiz gehören.

Organigramm (1. Januar 2015).

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

Konzernleitung

sonstige Konzernbereiche



Ulrich Gygi, Verwaltungsratspräsident



Monika Ribar



Andrea Hämmerle



Andreas Hunziker



Conrad Löffel



Alexandra Post Quillet



Peter Siegenthaler



Hans-Jürg Spillmann



Daniel Trolliet

Verwaltungsrat.

Mitglieder des Verwaltungsrats.

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2014, die Funktionen der einzelnen Mitglieder innerhalb der SBB, ihre Nationalität und das Jahr der erstmaligen Wahl in den Verwaltungsrat. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

Ulrich Gygi (1946, CH)

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

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

Monika Ribar (1959, CH)

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

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Logitech International SA, Romanel/Morges, Mitglied | Swiss International Air Lines, Glattbrugg, Mitglied | Lufthansa AG, Frankfurt, Mitglied | Sika AG, Baar, Mitglied | Chain IQ, Zürich, Mitglied | Rexel SA, Paris, Mitglied | Karl Gross Internationale Spedition, Bremen, Mitglied des Beirates und Strategieberatung.

Andrea Hämmerle (1946, CH), Personalvertreter

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.

Verwaltungsratsmandat: Adimmo AG, Basel, Mitglied.

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

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

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

Peter Siegenthaler (1948, CH)

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

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

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

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

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

Daniel Trolliet (1954, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 2011, 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 | Vorstandsmitglied Association Région Broye-Vully ARBV.

Weitere Tätigkeiten.

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

Wahl und Amtszeit.

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). Die maximal mögliche Amtszeit beträgt zwölf Jahre (Amtszeitbeschränkung). Die Amtsdauer endet in jedem Fall spätestens mit dem Erreichen der Altersgrenze, d. h. an der ordentlichen Generalversammlung, die auf das Kalenderjahr folgt, in dem das 70. Altersjahr vollendet worden ist.

Es finden jeweils gestaffelte Erneuerungswahlen statt. Die nächsten Wahlen finden im Jahr 2015 statt.

Interne Organisation.

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

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2014 acht ordentliche Sitzungen (davon zwei Klausursitzungen) ab.

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

Der Prüfungsausschuss behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, internes Kontrollsystem sowie bei Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Er entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die vom Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert wurden (z. B. Festlegung des 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, des Massnahmen-Controllings und des Investitionsreportings z. H. des Verwaltungsrates sowie mit der Beurteilung und Weiterentwicklung der Riskmanagement-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. Ferner behandelt er alle das Personal betreffenden Geschäfte (bspw. Genehmigung Gesamtarbeitsverträge). Ausserdem befasst er sich mit Fragen der Organisation der Konzernspitze (CEO und erste Führungsebene) in Stab und Linie sowie mit weiteren wichtigen personellen sowie sozialen Themen.

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

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

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

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 12 Abs. 1 SBBG und den Statuten die Geschäftsführung an die Konzernleitung delegiert. Die Kompetenzen beider Führungsorgane sind im Organisations- und Geschäftsreglement festgelegt, welches per 1. Mai 2014 einer Totalrevision unterzogen wurde. 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 Reportingssystem eingerichtet. Ihm stehen insbesondere folgende Instrumente zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung:

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

Interne Revision.

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

Risikomanagementsystem.

Die SBB betreibt ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrates und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risikomanagement. Grundlage dafür ist die vom Verwaltungsrat verabschiedete Risk Policy SBB, die Ziele, Grundsätze sowie Aufgaben und Verantwortungen im Risk Management der SBB regelt. Im jährlichen Risk-Management-Prozess werden die wesentlichen Risiken identifiziert, beurteilt und Massnahmen zur Risikosteuerung ergriffen. Über die Durchführung der Risiko-beurteilung wird gem. Art. 961c OR im Anhang zur Konzernrechnung berichtet.

Compliance.

Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt. Die SBB ist sich der Verantwortung als fairer und korrekter Partner gegenüber Mitarbeitenden, Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit bewusst. Im Verhaltenskodex («Code of Conduct») sind die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln festgelegt, welche für sämtliche geschäftlichen Handlungen der SBB und ihrer Konzerngesellschaften gelten. In der Compliance Policy ist das Compliance-Haus der SBB mit Strukturen, Prozessen und Instrumenten festgelegt.

Konzernleitung.

Mitglieder der Konzernleitung.

Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2014, die Funktionen der einzelnen Mitglieder, ihre Nationalität und das Jahr ihrer Berufung in die Konzernleitung. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

Andreas Meyer (1961, CH)

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

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Vorstandsmitglied | Litra, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, 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 | 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 | Mitglied des Tourismusrates des Kantons GR.

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.

Jürg Stöckli (1969, CH)

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

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

Georg Radon (1958, CH)

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



Andreas Meyer, CEO



Philippe Gauderon



Jeannine Pilloud



Nicolas Perrin



Jürg Stöckli



Georg Radon



Markus Jordi



Peter Kummer



Kathrin Amacker

Markus Jordi (1961, CH)

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

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

Peter Kummer (1965, CH)

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

Kathrin Amacker (1962, CH)

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

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

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2014 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).

Entschädigungen.

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

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

Der Personal- und Organisationsausschuss unterbreitet dem Verwaltungsrat jährlich einen Vorschlag für die Struktur des Leistungs- und Erfolgsprämien-systems, die Definition der Kriterien der Zielerreichung und den anwendbaren Massstab. Im Weiteren genehmigt der Verwaltungsrat die Zielerreichungen und die darauf abgestützten Leistungs- und Erfolgsprämien für das vorangegangene Geschäftsjahr. Die Entschädigungen der Verwaltungsrats- und Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings¹ an den Bund rapportiert.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.

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

Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

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

Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Orgendarlehen.

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

Höchste Gesamtentschädigungen.

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

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

Verwaltungsrat

CHF	2014	2013
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	812 500	805 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	120 211	80 189
Spesenpauschale	79 082	78 500
GA	80 460	75 220
Gesamtschädigung	1 092 253	1 038 909
Verwaltungsratspräsident		
Honorar	225 000	225 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	29 000	26 279
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	8 640	8 640
Gesamtschädigung	285 140	282 419
Vizepräsident		
Honorar	97 500	90 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	12 000	4 354
Spesenpauschale	7 582	7 000
GA	11 965	7 880
Übrige acht bzw. sieben (ab 10. Mai 2014) Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	490 000	490 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	79 211	49 556
Spesenpauschale	49 000	49 000
GA	59 855	58 700

Konzernleitung

CHF	2014	2013
Alle Mitglieder der Konzernleitung		
Fixes Grundsalar	3 395 338	3 282 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 991 778	1 304 985
Sonderprämie	20 000	0
Spesenpauschale	178 800	172 400
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	300 000	290 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	82 375	83 489
Gesamtschädigung	5 987 796	5 152 379
CEO		
Fixes Grundsalar	580 000	580 000
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	375 463	247 863
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	60 000	60 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	11 855	11 130
Gesamtschädigung	1 072 023	943 698

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

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

Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse der SBB und SBB Cargo AG sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Prüfungen wurden auch bei Konzerngesellschaften durchgeführt. Zusätzlich erfolgten ein Review des Zwischenabschlusses sowie weitere direkte Prüfungsaufträge. Im Geschäftsjahr 2014 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 173 070 (Vorjahr CHF 1 419 000) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 596 115 (Vorjahr CHF 267 000).

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 Revisionsergebnisse mit den Revisoren, macht sich ein Bild über das Zusammenwirken zwischen der externen und der internen Revisionsstelle.

Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte Aktionär.

Steuerung der SBB.

Die Befugnisse der Generalversammlung richten sich nach den Vorschriften des Obligationenrechts. Die Statuten sehen im Zusammenhang mit den Mitwirkungsrechten der Aktionäre (namentlich Stimmrechtsbeschränkungen und -vertretungen, statutarische Quoren, Einberufung der Generalversammlung, Traktandierung sowie Eintragungen im Aktienbuch) keine vom Gesetz abweichenden Bestimmungen vor.

Solange der Bund alleiniger Aktionär bleibt, nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr (Art. 10 Abs. 2 SBBG). Der Bundesrat hat 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 insbesondere über folgende Steuerungsinstrumente²:

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

² Unter Berücksichtigung der neuen Instrumente des Bundes gemäss FABI-Vorlage, voraussichtliches Inkrafttreten 1. 1. 2016.

Inhaltsverzeichnis.

Finanzbericht.

SBB Konzern

- s30 Finanzieller Lagebericht
- s40 Konzernerfolgsrechnung SBB
- s41 Konzernbilanz SBB
- s42 Konzerngeldflussrechnung SBB
- s43 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- s44 Anhang zur Konzernrechnung 2014
- s71 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

SBB AG

- s73 Erfolgsrechnung SBB AG
- s74 Bilanz SBB AG
- s75 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- s84 Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis
- s85 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Finanzieller Lagebericht.

Die SBB im Jahr 2014.

Gegenüber dem Vorjahr steigerte die SBB das Konzernergebnis um CHF 134,7 Mio. auf CHF 372,9 Mio. Das höhere Ergebnis ist neben einem Wachstum im Betriebsertrag um 2,7 % und weiteren Effizienzverbesserungen insbesondere auf die Veräusserung von Immobilienobjekten (CHF +109,1 Mio. ggü. Vorjahr) zurückzuführen.

Personenverkehr erzielte ein Ergebnis in Höhe von CHF 103,9 Mio. (CHF +7,8 Mio. ggü. Vorjahr). Die Personenverkehrserträge wuchsen insbesondere aufgrund des Angebotsausbaus im Regionalverkehr (S-Bahn St. Gallen und Durchmesserlinie Zürich) sowie der Tarifmassnahmen.

Immobilien erzielte ein Ergebnis vor Ausgleichszahlungen in Höhe von CHF 395,0 Mio. Davon wurden CHF 150,0 Mio. Ausgleichszahlungen zur Finanzierung der Infrastruktur geleistet und CHF 233,7 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse SBB.

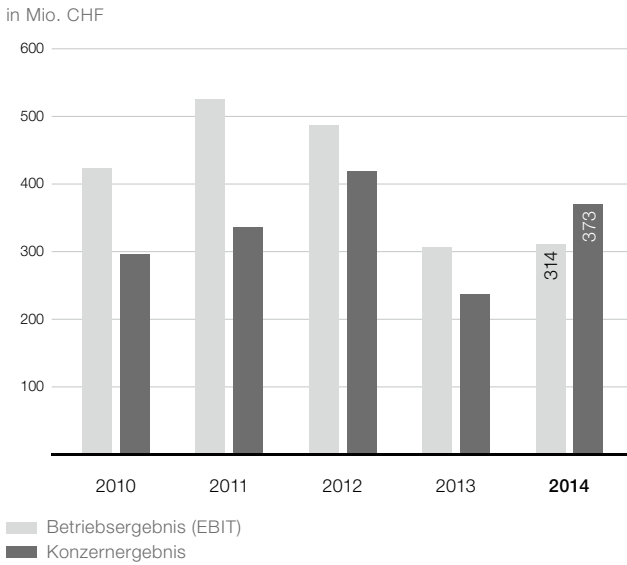
Güterverkehr erzielte dank einer höheren Verkehrsleistung und operativer Effizienzsteigerungen ein ggü. dem Vorjahr um CHF 18,4 Mio. erhöhtes Ergebnis (CHF 33,1 Mio.). Im vierten Jahr nach der Ausgründung erreichte auch SBB Cargo International ein positives Ergebnis (CHF 1,2 Mio.).

Wie 2013 erbrachte Infrastruktur auch 2014 zusätzliche Unterhaltsleistungen, welche nicht vollständig durch die Mittel der Leistungsvereinbarung gedeckt waren. Daraus resultierte ein Defizit von CHF –65,8 Mio.

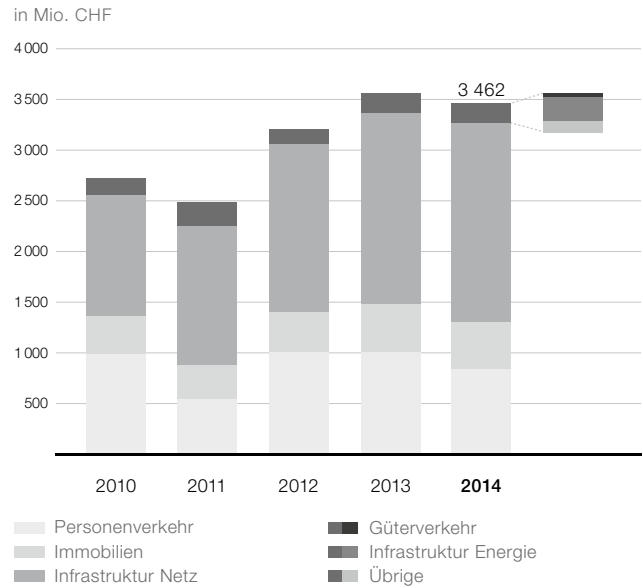
Der Free Cash Flow lag mit CHF –205,2 Mio. um CHF 447,7 Mio. höher als im Vorjahr. Die Verbesserung ist v.a. auf operative Effizienzen und Immobilienverkäufe zurückzuführen.

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 7,7 Mrd. Die Zunahme um CHF 0,2 Mrd. ist insbesondere auf Investitionen in Rollmaterial und Bahnhöfe sowie den höheren Unterhaltsaufwand für die Bahninfrastruktur zurückzuführen.

Konzernergebnis 2010–2014.



Investitionen 2010–2014.



Das Konzernergebnis betrug CHF 372,9 Mio. und übertraf das Vorjahr um CHF 134,7 Mio.

Der Betriebsertrag wuchs um CHF 223,0 Mio. (+2,7 %) auf CHF 8542,1 Mio. aufgrund höherer Personenverkehrserträge, höherer Güterverkehrserträge und höherer Mieterträge sowie höherer Leistungen der öffentlichen Hand. Deren Zunahme beruht auf höheren Beiträgen für den Substanzerhalt.

Der Betriebsaufwand (CHF 8227,8 Mio.) stieg ggü. Vorjahr aufgrund des höheren Personalaufwands und den höheren Abschreibungen um CHF 218,0 Mio.

Daraus resultierte ggü. dem Vorjahr ein insgesamt besseres Betriebsergebnis von CHF 314,3 Mio. (CHF +4,9 Mio., +1,6 %).

Das Finanzergebnis von CHF –132,7 Mio. resultierte grösstenteils aus dem Zinsaufwand. Aufgrund der positiven Bewertungsentwicklung der Finanzanlagen verbesserte sich dieses um CHF 12,6 Mio. gegenüber dem Vorjahr.

Mit CHF 190,0 Mio. war das betriebsfremde Ergebnis aufgrund höherer Gewinne aus Veräusserung von Immobilien ggü. dem Vorjahr um CHF 109,1 Mio. besser.

Das Investitionsvolumen lag mit CHF 3462,5 Mio. um CHF 99,7 Mio. unter dem Vorjahr. Es wurde in Rollmaterial für Personen- und Güterverkehr, in neue Bahninfrastruktur und in Immobilienprojekte investiert.

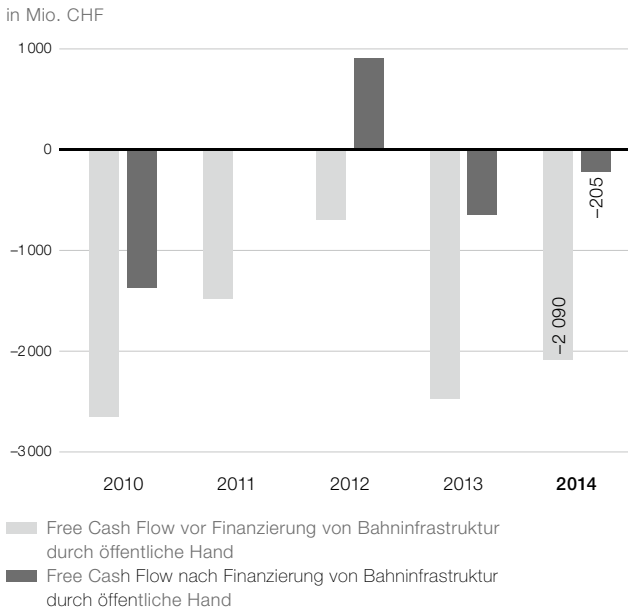
Insgesamt wurden CHF 1962,7 Mio. (2013: CHF 1888,4 Mio.) für Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität sowie Erweiterung des Bahnangebots investiert.

Um das Angebot und den Fahrkomfort zu verbessern, investierte Personenverkehr CHF 848,2 Mio. (2013: CHF 1015,9 Mio.) in neue Züge (z. B. FLIRT und ETR 610-Triebzüge) und die Modernisierung von bestehendem Rollmaterial.

Immobilien investierte CHF 458,1 Mio. (2013: CHF 469,4 Mio.) in die Modernisierung und den Ausbau von Bahnhofsgebäuden und in die Entwicklung von zentralen, bahnhofsnahe Lagen.

Energie investierte CHF 121,6 Mio. (2013: CHF 117,5 Mio.) in Ausbauten und Erhalt von Anlagen zur Energiegewinnung und -übertragung.

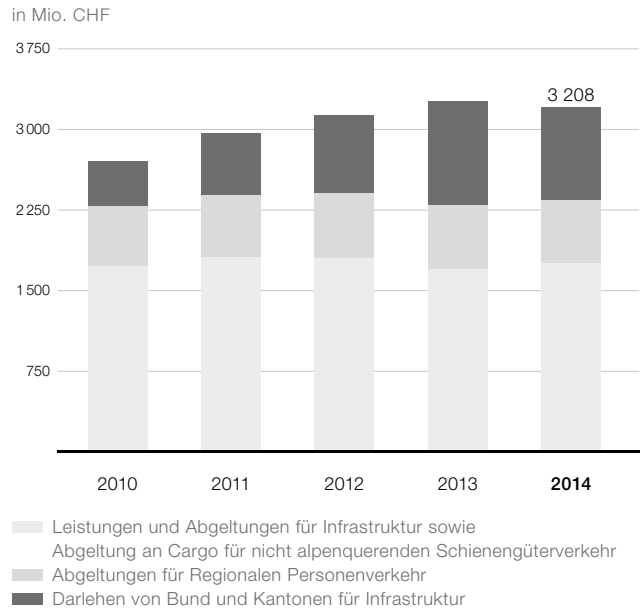
Free Cash Flow vor und nach Finanzierung öffentliche Hand 2010–2014.



Der Free Cash Flow hat sich mit CHF –205,2 Mio. um CHF 447,7 Mio. ggü. dem Vorjahr (2013: CHF –652,9 Mio.) verbessert. Der Free Cash Flow wurde gestützt durch operative Verbesserungen sowie Desinvestitionen, insbesondere aus Immobilienverkäufen.

2014 erhielt die SBB für die LV-finanzierten Ersatzinvestitionen und die sonderfinanzierten Investitionsprojekte CHF 1885,0 Mio. von der öffentlichen Hand. Die ggü. dem Vorjahr um CHF 65,7 Mio. höheren Beiträge erklären sich insbesondere durch die gestiegenen Beiträge für Substanzerhalt.

Leistungen der öffentlichen Hand 2010–2014.

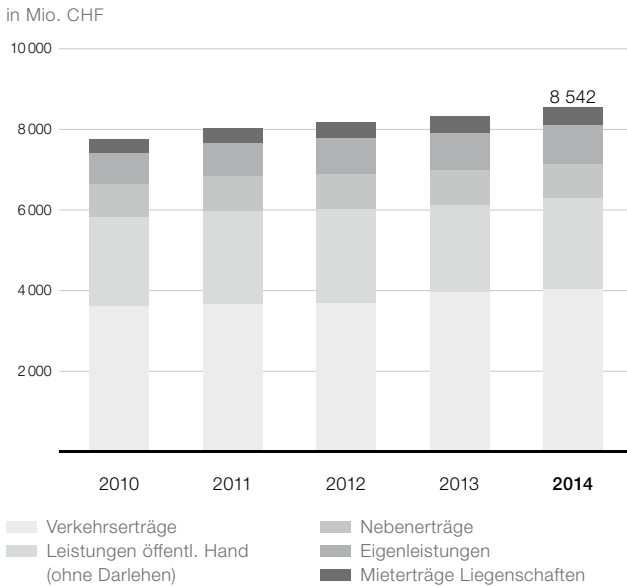


Die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur umfassen die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für Bereitstellung und Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen.

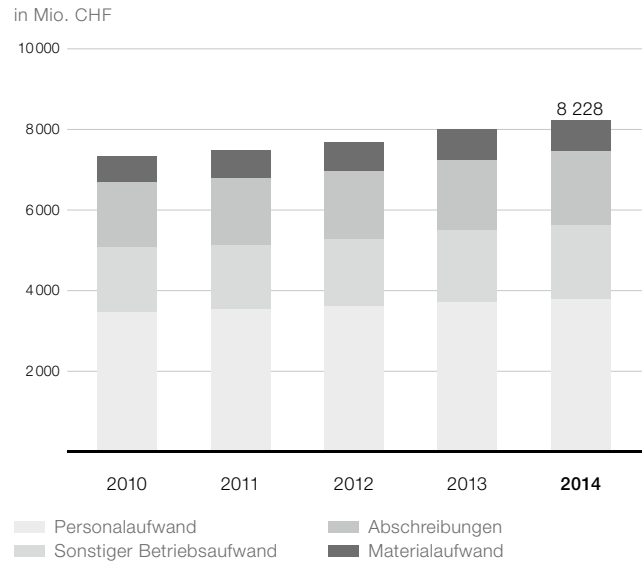
Die Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr entsprechen denjenigen Kosten des durch die öffentliche Hand bestellten Angebots, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind.

Aus dem Infrastrukturfonds und aus dem FinöV-Fonds wurden Darlehen hauptsächlich für den Ausbau der Linie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, für AlpTransit-Zufahrten sowie verschiedene Projekte im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur bereitgestellt.

Betriebsertrag 2010–2014.



Betriebsaufwand 2010–2014.



Der Betriebsertrag wuchs ggü. Vorjahr um 2,7 % auf CHF 8542,1 Mio.

Aufgrund von Angebotsausbauten im Regionalverkehr (S-Bahn St. Gallen und Durchmesserlinie Zürich) sowie Tarifmassnahmen wuchsen die Personenverkehrserträge auf CHF 3044,9 Mio. (+1,6 % ggü. Vorjahr). Die Mieterträge bei Immobilien nahmen insbesondere infolge zusätzlicher Flächen um CHF 22,0 Mio. zu (+5,5 % ggü. Vorjahr). Das Wachstum der Güterverkehrserträge um CHF 46,1 Mio. (+5,6 %) auf CHF 866,5 Mio. resultierte insbesondere aus der höheren Verkehrsleistung.

Die Nebenerträge blieben ggü. dem Vorjahr mit CHF 857,9 Mio. stabil.

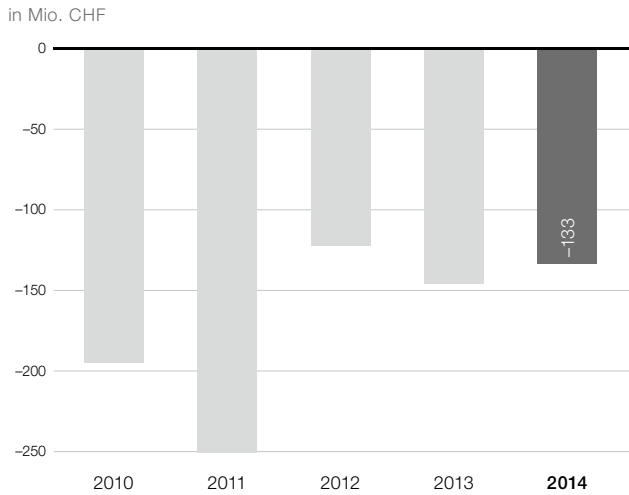
Die Leistungen der öffentlichen Hand beinhalten die erfolgswirksamen Komponenten für Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur und die Abgeltungen im Regionalverkehr sowie im Güterverkehr. Die Zunahme ggü. dem Vorjahr um CHF 76,7 Mio. resultiert insbesondere aus höheren Beiträgen für den Substanzerhalt. Die Abgeltungen an den Regionalen Personenverkehr und den Güterverkehr blieben ggü. dem Vorjahr nahezu konstant.

Der Betriebsaufwand stieg um 2,7 % auf CHF 8227,8 Mio. ggü. Vorjahr.

Der Angebotsausbau im Personenverkehr und die grossen Investitionsprojekte bei Infrastruktur führten zu einem um CHF 77,6 Mio. höheren Personalaufwand (+2,1 % ggü. Vorjahr) und zu einer Zunahme der Fremdleistungen für Reparaturen und Unterhalt um CHF 30,2 Mio.

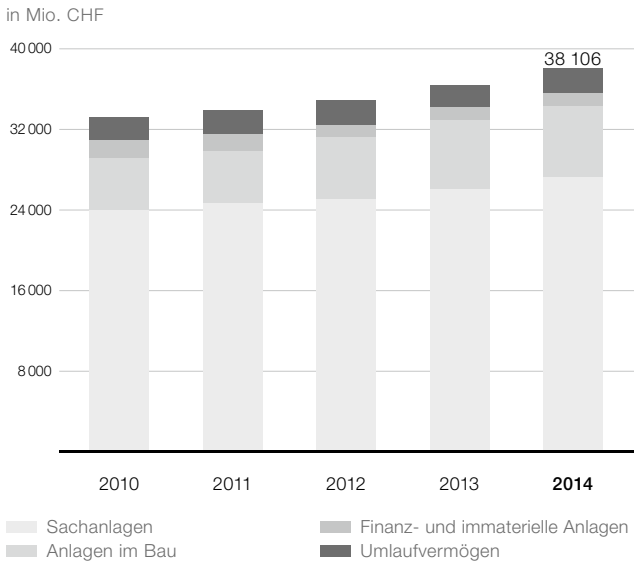
Insbesondere die Inbetriebnahme neuer Bahninfrastruktur (Durchmesserlinie Zürich) und neuen Rollmaterials führten zu einer Zunahme der Abschreibungen um CHF 107,4 Mio.

Finanzergebnis 2010–2014.

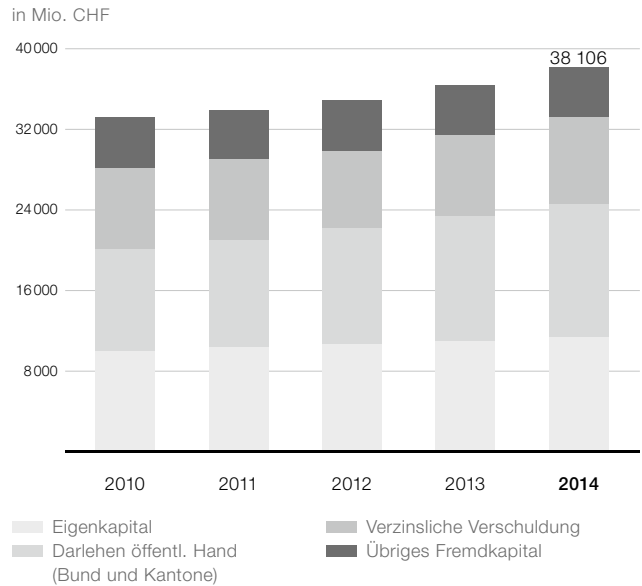


Im Jahr 2014 betrug das Finanzergebnis CHF –132,7 Mio. (umfasst u. a. Zinsaufwendungen, Beteiligungserträge und Fremdwährungseffekte). Die Verbesserung ggü. dem Vorjahr ist insbesondere auf die positive Bewertungsentwicklung der Finanzanlagen zurückzuführen.

Bilanzstruktur Aktiven 2010–2014.



Bilanzstruktur Passiven 2010–2014.



Die Sachanlagen und Anlagen im Bau nahmen von CHF 32 945,9 Mio. im Jahr 2013 auf CHF 34 275,7 Mio. im Jahr 2014 (+4,0 %) zu. Seit dem Jahr 2010 ist ein durchschnittliches Wachstum von 4,1 % zu verzeichnen. Die Zunahme im Berichtsjahr resultierte in erster Linie aus den Bauprojekten Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse und Durchmesserlinie Zürich. Zudem wurden neue FLIRT und ETR 610-Triebzüge in Betrieb genommen und Baufortschritte bei Anlageobjekten (u. a. Zürich Europaallee) realisiert.

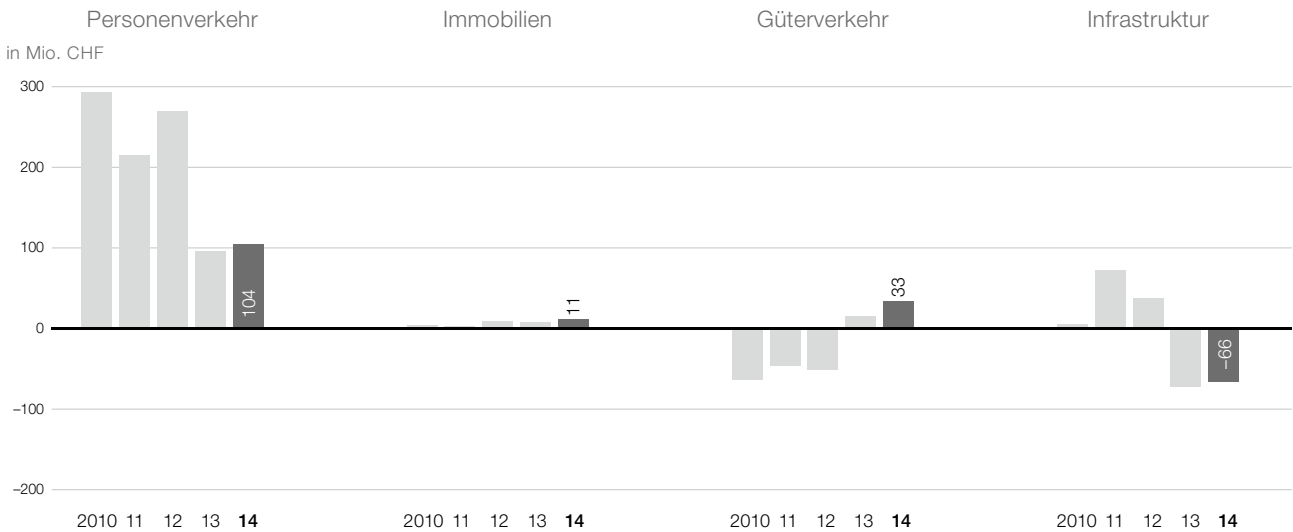
Die Finanz- und Immateriellen Anlagen lagen im Jahr 2014 auf CHF 1 384,0 Mio. (2013: CHF 1 356,1 Mio.). Ein höherer Bestand an flüssigen Mitteln aufgrund langfristiger Refinanzierungen in der zweiten Jahreshälfte war hauptsächlich der Grund für das höhere Umlaufvermögen (CHF +336,9 Mio. ggü. Vorjahr).

Die verzinsliche Nettoverschuldung (verzinsliche Finanzverbindlichkeiten abzüglich flüssiger Mittel) stieg im Vergleich zum Vorjahr aufgrund von Investitionen in Rollmaterial und Immobilien sowie des höheren Unterhaltsaufwands für die Bahninfrastruktur um CHF 212,7 Mio. auf CHF 7 720,0 Mio.

Der Schuldendeckungsgrad (Verzinsliche Nettoverschuldung dividiert durch EBIT inklusive Veräusserungsgewinne aus Immobilien) verbesserte sich aufgrund des höheren EBIT und der höheren Gewinnen aus Veräusserung von Immobilien von 19,2 im Vorjahr auf 15,3 im Berichtsjahr.

Die Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur nahmen insbesondere aufgrund der von Bund und Kantonen bestellten Grossprojekte im Berichtsjahr um CHF 861,9 Mio. auf CHF 13 260,7 Mio. zu.

Ergebnisse Segmente 2010–2014.



Personenverkehr.

Das Ergebnis stieg ggü. dem Vorjahr um CHF 7,8 Mio. auf CHF 103,9 Mio. insbesondere aufgrund des Angebotsausbaus im Regionalverkehr und der Tarifmassnahmen.

Güterverkehr.

Dank der höheren Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer +17,6 % ggü. Vorjahr) und Effizienzsteigerungen in der Produktion wurde das Ergebnis weiter gesteigert (+CHF 18,4 Mio.).

Immobilien.

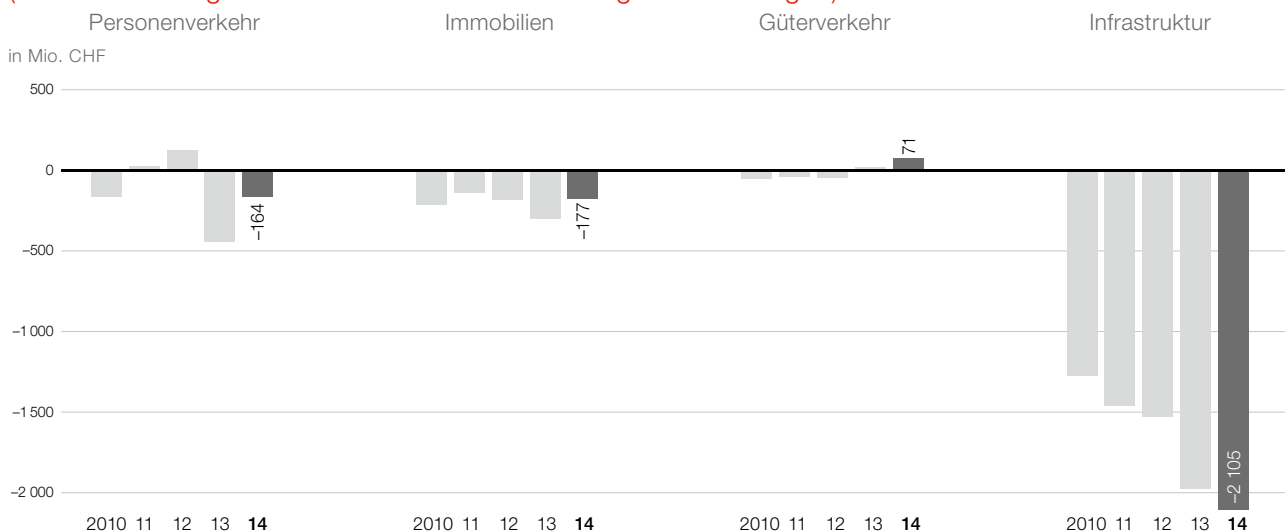
Immobilien erreichte ein Ergebnis vor Ausgleichszahlungen von CHF 395,0 Mio. (CHF +140,6 ggü. Vorjahr). Insgesamt flossen CHF 150,0 Mio. als Ausgleichszahlung zur Finanzierung der Infrastruktur und CHF 233,7 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse. Das höhere Ergebnis ist einerseits auf das Wachstum bei den Mieterträgen (+CHF 22,0 Mio.) und andererseits auf die höheren Abverkäufe von Immobilienobjekten (+CHF 109,1 Mio.) zurückzuführen.

Infrastruktur.

Das Jahresergebnis betrug CHF -65,8 Mio. (CHF +6,5 Mio. ggü. Vorjahr).

Die Bahninfrastruktur ist belastet durch den geringen präventiven Unterhalt in der Vergangenheit bei gleichzeitig hoher Auslastung. Um die nachhaltige Qualität und Sicherheit der Fahrbahn zu gewährleisten, erbrachte Infrastruktur Netz nach 2013 auch 2014 höhere Unterhaltsleistungen, welche nicht vollständig durch die Mittel der Leistungsvereinbarung gedeckt waren, was wiederum zu einem Defizit führte.

Free-Cash-Flow-Segmente 2010–2014
 (vor Finanzierung öffentliche Hand und nach Ausgleichszahlungen).



Personenverkehr.

Im Geschäftsjahr betrug der Free Cash Flow CHF –164,2 Mio. (2013: CHF –446,0 Mio.). Die benötigten Investitionen in das Rollmaterial konnten nicht aus dem operativen Betrieb erwirtschaftet werden.

Güterverkehr.

Der Free Cash Flow lag im Geschäftsjahr bei CHF 71,3 Mio. Die Verbesserung ggü. dem Vorjahr von CHF 56,9 Mio. ist insbesondere auf das bessere Jahresergebnis und die weiterhin tiefen Investitionen zurückzuführen.

Immobilien.

Insbesondere aufgrund des höheren Cash Flow aus Veräusserung von Immobilien verbesserte sich der Free Cash Flow um CHF 125,6 Mio., blieb aber negativ (CHF –176,8 Mio.).

Infrastruktur.

Der Free Cash Flow vor Finanzierung öffentliche Hand betrug CHF –2104,6 Mio. (2013: CHF –1976,7 Mio.). Investitionen (u. a. Grossprojekt Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) führten zum tieferen Free Cash Flow.

Ausblick.

Auch in den nächsten Jahren wird die SBB ihr Angebot weiter ausbauen. Wichtige Meilensteine dabei sind die Inbetriebnahmen des Gotthardbasistunnels 2016 und des Ceneribasistunnels 2019. Um den Kundennutzen weiter zu verbessern, wird in die Weiterentwicklung der Bahnhöfe und in modernes Rollmaterial investiert. 2017 werden die ersten neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge auf der Ost-West-Achse fahren.

Obwohl der Umsatz der SBB mehrheitlich in Schweizer Franken realisiert wird, stellt die Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank eine zusätzliche Herausforderung insbesondere für den Güterverkehr dar. Damit auch in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld das Angebot eines qualitativ hochstehenden Bahnangebots zu einem fairen Preis möglich ist, wird es aber umso wichtiger sein, die SBB wirtschaftlich nachhaltig weiterzuentwickeln. Dafür sind Produktivitäts- und Ertragssteigerungen in eigenwirtschaftlichen Bereichen, das heisst Personenfernverkehr, Immobilien und Güterverkehr notwendig.

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2014	2013
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	4 042,4	3 961,2
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 248,8	2 172,1
Mieterträge Liegenschaften	3	424,0	402,0
Nebenerträge	4	857,9	860,8
Eigenleistungen	5	969,0	923,0
Total Betriebsertrag		8 542,1	8 319,1
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	-750,6	-752,8
Personalaufwand	7	-3 804,5	-3 726,9
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-1 819,2	-1 783,9
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 21	-1 735,8	-1 644,2
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 22	-117,8	-101,9
Total Betriebsaufwand		-8 227,8	-8 009,8
Betriebsergebnis/EBIT		314,3	309,4
Finanzertrag	10	53,5	56,9
Finanzaufwand	11	-186,2	-202,2
Ordentliches Ergebnis		181,6	164,0
Betriebsfremdes Ergebnis	12	190,0	80,9
Gewinn vor Steuern		371,6	244,9
Ertragssteuern	13	5,2	-3,3
Minderheitsanteile	14	-3,9	-3,4
Konzerngewinn		372,9	238,2

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	15	880,1	593,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16	515,9	570,1
Andere Forderungen	17	160,2	161,4
Vorräte und angefangene Arbeiten	18	364,5	351,7
Aktive Rechnungsabgrenzungen	19	525,9	432,8
Total Umlaufvermögen		2 446,6	2 109,7
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	20	496,2	523,1
Sachanlagen	21	27 236,5	26 074,4
Anlagen im Bau Sachanlagen	21	7 039,2	6 871,5
Immaterielle Anlagen	22	887,8	833,0
Total Anlagevermögen		35 659,7	34 302,0
Total Aktiven		38 106,3	36 411,8

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	23	309,1	449,7
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	24	12,5	10,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25	875,8	919,7
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	26	163,7	154,5
Passive Rechnungsabgrenzungen	27	1 571,3	1 498,4
Kurzfristige Rückstellungen	28	252,1	262,1
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 184,5	3 294,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	23	8 290,9	7 651,9
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	24	13 248,3	12 388,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten	26	1 729,1	1 787,7
Langfristige Rückstellungen	28	276,0	285,1
Total langfristiges Fremdkapital		23 544,3	22 113,2
Total Fremdkapital		26 728,8	25 407,9
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Kumulierte Verluste		-153,6	-391,5
Konzerngewinn		372,9	238,2
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		11 288,4	10 915,9
Minderheitsanteile	14	89,1	88,0
Total Eigenkapital		11 377,5	11 003,9
Total Passiven		38 106,3	36 411,8

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2014	2013
Konzerngewinn		372,9	238,2
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		1 850,0	1 743,8
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		3,6	2,3
Abnahme Rückstellungen		-19,0	-13,7
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-86,1	-97,9
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-196,5	-87,3
Anteilige Verluste/Gewinne aus Anwendung Equity-Methode		16,8	-0,9
Ergebnis Minderheitenanteile		3,9	3,4
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	29	-7,3	59,6
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)			
mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB		1 938,4	1 847,6
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB		-1 025,3	-950,4
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur SBB		913,0	897,2
Mittelabfluss aus Veränderungen des Konsolidierungskreises		0,0	-0,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 243,5	-3 272,1
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		374,3	110,4
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-54,0	-4,3
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		99,0	2,6
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen		-213,7	-206,1
Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen		34,8	0,3
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 003,1	-3 369,4
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-Fonds-perdu-Mittel des Bundes		1 025,3	950,4
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur		859,6	868,9
Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-444,9	-262,4
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		938,9	701,1
Aufnahme von anderen langfristigen Verbindlichkeiten		0,4	0,0
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-2,9	-1,4
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		2 376,5	2 256,6
Total Geldfluss		286,4	-215,6
Flüssige Mittel per 1. Januar		593,8	809,3
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz		-0,1	0,0
Flüssige Mittel per 31. Dezember		880,1	593,8
Veränderung flüssige Mittel		286,4	-215,6

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Frei verfügbarer Cash Flow.

Mio. CHF	2014	2013
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)	913,0	897,2
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-3 003,1	-3 369,4
Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-2 090,1	-2 472,2
Geldfluss aus Finanzierung von Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand	1 885,0	1 819,3
Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-205,2	-652,9
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen und Sanierung Pensionskasse	491,5	437,3
Total Geldfluss	286,4	-215,6

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschafts- kapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinn- reserven	Fremd- währungs- umrechnungs- differenzen	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
Eigenkapital per 1. 1. 2013	9 000,0	2 069,1	-385,4	-6,3	10 677,3	86,1	10 763,5
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
Eigenkapital per 31. 12. 2013	9 000,0	2 069,1	-147,2	-6,0	10 915,9	88,0	11 003,9
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,9	-2,9
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Konzerngewinn	0,0	0,0	372,9	0,0	372,9	3,9	376,8
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4	-0,1	-0,5
Eigenkapital per 31. 12. 2014	9 000,0	2 069,1	225,7	-6,4	11 288,4	89,1	11 377,5

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

Anhang zur Konzernrechnung 2014. Konsolidierungsgrundsätze.

Allgemeines.

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

Abschlussdatum.

Das Berichtsjahr umfasst für alle in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften zwölf Monate. Mit Ausnahme der Kraftwerk 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 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 70 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 quotal 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 bewertet, Erträge, Aufwendungen und Geldflüsse werden zum Durchschnittskurs des Jahres umgerechnet. Die aus der Anwendung dieser Methode entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral mit den Gewinnreserven verrechnet.

Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs 2014	Durchschnittskurs 2013	Stichtagskurs 31. 12. 2014	Stichtagskurs 31. 12. 2013
EUR	1,21	1,23	1,20	1,23

Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

Allgemeines.

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

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

Umlaufvermögen.

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

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

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

Anlagevermögen.

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

Die Bewertung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich der notwendigen Abschreibungen. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. 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, welche bei der Erstellung von Vermögenswerten anfallen, werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Betriebsnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Aktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des Fremdkapitals.

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

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

Die **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 in Jahren betragen:

Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	4–8

Die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten werden unter den Immateriellen Anlagen im Bau ausgewiesen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im 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 gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen gemäss den Vorschriften von Swiss GAAP FER 23 vorliegen. 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 Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats. Die übrigen Tochtergesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

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

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

Derivative Finanzinstrumente.

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

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

Eventualverpflichtungen und -forderungen.

Unter den Eventualverpflichtungen werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen, Pfandbestellungen sowie weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter verstanden. Diese werden zum Nominalwert ausgewiesen. Eventualforderungen werden ausgewiesen, wenn die Möglichkeit eines Zuflusses von wirtschaftlichem Nutzen entsteht.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

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

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

0.1 Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen.

Aus den Änderungen in den Swiss GAAP FER für das Jahr 2014 ergeben sich keine Anpassungen der Konzernrechnung SBB.

0.2 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2014 hat sich der Kreis der konsolidierten Beteiligungen wie folgt verändert:

- Teilverkauf login Berufsbildung AG, Olten (Juni 2014)
- Liquidation Terzag Terminal Zürich AG in Liquidation, Zürich (Dezember 2014)

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2014	2013
Personenverkehr	3 044,9	2 995,6
davon Fernverkehr	2 257,7	2 259,7
davon Regionalverkehr	787,2	735,9
Güterverkehr	866,5	820,4
Betriebsleistungen	47,3	57,3
Infrastruktur (Trassenertrag)	83,6	88,0
Verkehrserträge	4 042,4	3 961,2

Die Verkehrserträge verzeichneten gesamthaft eine Zunahme um CHF 81,2 Mio. (+2,0%).

Der Regionalverkehrsertrag wuchs insbesondere durch die Eröffnung der Durchmesserlinie im Juni 2014 und dem Angebotsausbau der S-Bahn St. Gallen um CHF 51,3 Mio. (+7,0%).

Dank gesteigerter Verkehrsleistung nahmen die Güterverkehrserträge um CHF 46,1 Mio. (+5,6%) zu.

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2014	2013
Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)		
Bund	276,0	284,1
Kantone	310,6	307,2
Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr	586,6	591,3
Leistungen des Bundes an Infrastruktur der SBB AG aus der Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	1 025,3	950,4
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	182,3	163,8
Betriebsbeitrag Infrastruktur	278,9	290,5
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 486,5	1 404,6
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	101,4	91,7
Kantone	8,5	20,6
Total Leistungen an sonderfinanzierten Investitionen	109,9	112,3
Abteilungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV		
Bund	32,6	32,2
Kantone	8,4	8,1
Total Abteilungen für Infrastruktur der Tochtergesellschaften	41,0	40,3
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	1 637,4	1 557,2
Abteilungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	24,8	23,5
Total Leistungen für den Güterverkehr	24,8	23,5
Leistungen der öffentlichen Hand	2 248,8	2 172,1

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

Ausschlaggebend für die Zunahme der gesamten Leistungen der öffentlichen Hand für die Bahninfrastruktur im Umfang von CHF 80,2 Mio. (+5,2%) war die Erhöhung des Beitrages für den Substanzerhalt als Folge höherer Abschreibungen. Die Abschreibungen erhöhten sich unter anderem infolge Inbetriebnahme der Durchmesserlinie.

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

3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Neubauten Europaallee und Zürich Altstetten WestLink Plaza sowie die Neueröffnungen in den Bahnhöfen Zürich und Genève Cornavin führten zu einem Wachstum der Mieterträge um CHF 22,0 Mio. (+5,5%).

4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2014	2013
Dienstleistungen	262,6	225,0
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	43,9	38,8
Erträge aus Vermietungen	81,3	83,5
Energieertrag	73,3	81,7
Geldwechsel	40,3	41,7
Provisionen	85,4	87,2
Drucksachen- und Materialverkäufe	37,3	43,1
Kostenbeteiligungen	184,7	178,8
Gewinn aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	8,3	7,4
Übrige Nebenerträge	40,7	73,6
Nebenerträge	857,9	860,8

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 2,9 Mio. (-0,3%) ab.

Das Wachstum des Dienstleistungsertrages resultierte einerseits durch die Aufnahme der login Berufsbildung AG in den Konsolidierungskreis SBB Mitte 2013 und andererseits durch höhere Umsätze bei Drittgeschäften.

5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2014	2013
Investitionsaufträge	602,2	567,4
Lageraufträge	366,8	355,6
Eigenleistungen	969,0	923,0

Vermehrte Eigenfertigung anstelle von Fremdleistungen führte zu einem Anstieg der Eigenleistungen insbesondere bei Investitionsaufträgen.

6 Materialaufwand.

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

7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2014	2013
Lohnaufwand	3 104,7	3 013,1
Sozialversicherungsaufwand	530,6	508,2
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	6,4	22,9
Übriger Personalaufwand	162,8	182,7
Personalaufwand	3 804,5	3 726,9

Der Personalaufwand wuchs um CHF 77,6 Mio. (+2,1%). Der Grund für diese Zunahme waren neu geschaffene Stellen in diversen produktiven und sicherheitsrelevanten Bereichen, die neue Tochtergesellschaft login Berufsbildung AG sowie Lohnerhöhungen. Der Personalbestand erhöhte sich um 1753 auf 32 730 Vollzeitstellen.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2014	2013
Bahnbetriebsleistungen	285,9	279,8
Miete von Anlagen	47,6	49,5
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	574,3	544,1
Fahrzeugaufwand	113,7	102,0
Energieaufwand	156,1	150,5
Verwaltungsaufwand	97,0	98,7
Informatikaufwand	215,1	228,5
Werbeaufwand	67,8	70,0
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	75,9	75,4
Verlust aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	1,8	1,0
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	81,4	79,7
Übriger Betriebsaufwand	102,6	104,7
Sonstiger Betriebsaufwand	1 819,2	1 783,9

Mehrkosten für die Benutzung der Bahninfrastruktur in Deutschland für den Güterverkehr führten zu einem höheren Bahnbetriebsleistungsaufwand von CHF 6,1 Mio. (+2,2 %).

Die Zunahme der Fremdleistungen für Unterhalt und Reparaturen in der Höhe von CHF 30,2 Mio. (+5,5 %) war primär auf die Zunahme der Leistungen für den Erhalt der Bahninfrastruktur zurückzuführen.

Der Fahrzeugaufwand stieg als Folge der Fahrzeugmieten um CHF 11,7 Mio. (+11,5 %).

Der Informatikberatungsaufwand konnte dank eines Aufbaus von eigenen Fachkräften reduziert werden.

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand» 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	2014	2013
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 686,1	1 607,9
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	117,5	101,7
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	49,9	36,6
Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen	1 853,6	1 746,2

Die verstärkte Investitionstätigkeit in Infrastrukturvorhaben und Rollmaterial führte zu einer Zunahme der Abschreibungen um CHF 107,4 Mio. (+6,2 %).

10 Finanzertrag.

Mio. CHF	2014	2013
Finanzertrag Dritte	1,2	2,1
Finanzertrag assoziierte Gesellschaften	1,5	1,5
Finanz- und Beteiligungsertrag übrige Beteiligungen	1,1	1,0
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	7,6	7,3
Übriger Finanzertrag	42,0	44,9
Finanzertrag	53,5	56,9

Der Finanzertrag Dritte umfasst die Zinserträge.

Die Abnahme beim übrigen Finanzertrag in der Höhe von CHF 2,9 Mio. resultierte aus tieferen Fremdwährungsgewinnen. Diese betragen im Berichtsjahr CHF 12,6 Mio. (Vorjahr: CHF 28,4 Mio.). Demgegenüber stand eine positive Bewertungsentwicklung von Finanzanlagen.

11 Finanzaufwand.

Mio. CHF	2014	2013
Finanzaufwand Dritte	127,2	156,4
Finanzaufwand Aktionär	40,6	15,4
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	0,7	1,1
Übriger Finanzaufwand	17,7	29,4
Finanzaufwand	186,2	202,2

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

Die Refinanzierung von Verbindlichkeiten von Dritten beim Bund führte zu einer Verschiebung zwischen den Finanzaufwänden Dritte und Aktionär. Tiefere Fremdwährungsverluste führten zu einer Verringerung des übrigen Finanzaufwands. Diese betragen im Berichtsjahr CHF 16,2 Mio. (Vorjahr: CHF 27,3 Mio.).

12 Betriebsfremdes Ergebnis.

Mio. CHF	2014	2013
Gewinn aus Veräusserung von Immobilien	190,4	81,1
Verlust aus Veräusserung von Immobilien	-0,3	-0,3
Betriebsfremdes Ergebnis	190,0	80,9

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

13 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2014	2013
Laufende Ertragssteuern	-5,1	2,7
Latente Ertragssteuern	-0,1	0,5
Ertragssteuern	-5,2	3,3

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von Tochtergesellschaften beträgt CHF 0,7 Mio. (Vorjahr: CHF 1,2 Mio.).

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

14 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Stand 1. 1.	88,0	86,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	2,1
Dividenden	-2,9	-1,4
Veränderung Minderheitsanteile	0,2	-2,3
Gewinnanteil	3,9	3,4
Fremdwährungsdifferenzen	-0,1	0,0
Stand 31. 12.	89,1	88,0

15 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Kasse	75,1	49,5
Post	332,1	302,1
Banken	332,2	158,8
Festgelder	8,9	0,0
Transferkonten	131,8	83,4
Flüssige Mittel	880,1	593,8

16 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	561,7	628,7
gegenüber assoziierten Gesellschaften	25,6	23,9
Wertberichtigungen	-71,4	-82,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	515,9	570,1

Die Abnahme beruht auf tieferen Forderungsbeständen gegenüber Reisenden ohne gültigen Fahrausweis.

17 Andere Forderungen.

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

18 Vorräte und Angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Vorräte	512,9	510,8
Angefangene Arbeiten	55,8	36,7
Wertberichtigungen	-204,2	-195,9
Vorräte und Angefangene Arbeiten	364,5	351,7

In den Angefangenen Arbeiten sind CHF 34,2 Mio. Anzahlungen für Kundenaufträge enthalten (Vorjahr: CHF 25,9 Mio.).

19 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

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

20 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber assozierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorge- einrichtungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2013	232,5	126,8	81,0	46,5	1,1	487,9
Anschaffungswerte						
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
Stand 31. 12. 2013	249,3	151,6	86,0	45,2	2,1	534,2
Kumulierte Abschreibungen						
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
Stand 31. 12. 2013	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,2
Nettobuchwert 31. 12. 2013	240,0	151,6	85,1	45,2	1,2	523,1
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2014	249,3	151,6	86,0	45,2	2,1	534,2
Bewertungsänderung	28,4	-16,8	-0,6	0,0	0,0	11,1
Zugänge	0,8	54,4	6,2	0,0	0,0	61,4
Abgänge	-70,0	0,0	-27,7	-1,3	-0,3	-99,2
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Stand 31. 12. 2014	208,6	189,1	63,6	43,9	1,9	507,1
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1. 1. 2014	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,2
Abgänge	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Stand 31. 12. 2014	-9,1	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,9
Nettobuchwert 31. 12. 2014	199,5	189,1	62,7	43,9	1,0	496,2

In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 38,7 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 28,4 Mio. Bei Finanzanlagen ohne Rückkaufoptionen betrug die erfolgswirksame Aufwertung für wieder eingebrachte Wertberichtigungen CHF 23,5 Mio. (Vorjahr: CHF 9,3 Mio.).

Die Abgänge beinhalten Rückzahlungen aus Sale-and-lease-back-Transaktionen. Im gleichen Umfang wurden Leasingverbindlichkeiten beglichen. Der Abgang von den Darlehen gegenüber Dritten betrifft die Rückzahlung einer Finanzanlage der EUROFIMA.

Die Umbuchungen betreffen Finanzforderungen, die in den nächsten zwölf Monaten fällig werden. Diese werden in den kurzfristigen Forderungen ausgewiesen.

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften.

	Anteiliges Eigenkapital
Nettobuchwert 1. 1. 2014	151,6
Zugang	54,4
Erhaltene Dividenden	-23,7
Anteile am Ergebnis	6,9
Nettobuchwert 31. 12. 2014	189,1

Die SBB beteiligte sich mit CHF 54,0 Mio. an der Kapitalerhöhung der Nant de Drance SA.

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. 2013	6 550,2	12 602,9	2 067,5	1 607,4	2 322,8	25 150,8	6 101,4	31 252,2
Anschaffungswerte								
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
Stand 31. 12. 2013	16 006,6	21 414,1	6 615,6	1 604,0	4 609,5	50 249,7	6 876,8	57 126,6
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
Kumulierte Abschreibungen								
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
Stand 31. 12. 2013	-8 945,9	-8 640,6	-4 443,8	-8,7	-2 136,2	-24 175,3	-5,3	-24 180,6
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
Nettobuchwert 31. 12. 2013	7 060,6	12 773,5	2 171,8	1 595,2	2 473,3	26 074,4	6 871,5	32 945,9
Anschaffungswerte								
Stand 1. 1. 2014	16 006,6	21 414,1	6 615,6	1 604,0	4 609,5	50 249,7	6 876,8	57 126,6
Investitionen	1,9	-0,1	3,6	0,0	0,4	5,8	3 243,0	3 248,8
Abgänge Anlagen	-306,9	-168,8	-123,7	-32,3	-195,3	-827,0	0,0	-827,0
Umbuchungen	645,2	1 762,1	306,3	5,2	365,9	3 084,7	-3 078,3	6,4
Stand 31. 12. 2014	16 346,8	23 007,2	6 801,8	1 576,9	4 780,5	52 513,1	7 041,6	59 554,7
davon Leasing	490,4					490,4		490,4
davon Renditeobjekte				106,4	71,3	177,7		177,7
davon unbebaute Grundstücke				46,1		46,1		46,1
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1. 1. 2014	-8 945,9	-8 640,6	-4 443,8	-8,7	-2 136,2	-24 175,3	-5,3	-24 180,6
Planmässige Abschreibungen	-545,1	-743,5	-282,2	0,0	-111,7	-1 682,5	0,0	-1 682,5
Wertbeeinträchtigungen	-0,5	-2,4	0,0	-0,7	0,0	-3,6	0,0	-3,6
Abgänge	301,7	128,9	116,0	1,0	40,0	587,6	0,0	587,6
Umbuchungen	-15,4	0,1	15,5	0,0	-2,9	-2,7	3,0	0,2
Stand 31. 12. 2014	-9 205,1	-9 257,6	-4 594,5	-8,5	-2 210,8	-25 276,6	-2,4	-25 279,0
davon Leasing	-311,5					-311,5		-311,5
davon Renditeobjekte					-12,3	-12,3		-12,3
davon unbebaute Grundstücke				-0,5		-0,5		-0,5
Nettobuchwert 31. 12. 2014	7 141,7	13 749,6	2 207,3	1 568,3	2 569,7	27 236,5	7 039,2	34 275,7

In den Anlagen im Bau sind CHF 800,2 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 700,9 Mio.).

In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 97,4 Mio. (Vorjahr: CHF 127,7 Mio.) enthalten.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten:

In den Investitionen in Anlagen im Bau sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 5,3 Mio. (Vorjahr: CHF 28,2 Mio.) enthalten, hiervon wurden Anlagen in der Höhe von CHF 2,4 Mio. an die zB Zentralbahn AG (Tieflegung Zufahrt Bahnhof Luzern) zusammen mit einem Bundesdarlehen übertragen.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 16,3 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 12,1 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, auf die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Regional- und Fernverkehr, auf die Modernisierung von Rollmaterial sowie auf den Neu- und Umbau von Bürogebäuden (Bern Wankdorf, Aarepark Olten, Zürich Altstetten West Link Plaza), von Anlageobjekten (Zürich Europaallee und Altstetten) und von Bahnhöfen in Zürich, Genf und Lugano zurückzuführen.

22 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immat. Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2013	0,0	128,2	240,8	354,8	723,8
Anschaffungswerte					
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
Stand 31. 12. 2013	10,8	263,5	873,6	419,5	1 567,5
Kumulierte Abschreibungen					
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
Stand 31. 12. 2013	-10,8	-136,0	-587,7	0,0	-734,5
Nettobuchwert 31. 12. 2013	0,0	127,6	285,9	419,5	833,0
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2014	10,8	263,5	873,6	419,5	1 567,5
Investitionen	0,0	0,0	0,3	213,3	213,7
Abgänge Anlagen	-0,9	-34,5	-51,3	0,0	-86,8
Umbuchungen	0,0	41,0	126,6	-174,1	-6,5
Stand 31. 12. 2014	9,9	270,1	949,2	458,7	1 687,9
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1. 1. 2014	-10,8	-136,0	-587,7	0,0	-734,5
Planmässige Abschreibungen	0,0	-11,3	-106,2	0,0	-117,5
Abgänge	0,9	0,0	51,1	0,0	51,9
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Stand 31. 12. 2014	-9,9	-147,3	-642,9	0,0	-800,1
Nettobuchwert 31. 12. 2014	0,0	122,8	306,2	458,7	887,8

In den Anlagen im Bau sind CHF 68,5 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 103,6 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. 2014	31. 12. 2013
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	175,0	84,3
Leasingverbindlichkeiten	58,9	356,3
Darlehen von Dritten	5,2	9,0
Darlehen von Bund (kommerziell)	70,0	0,0
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	309,1	449,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	1 817,5	1 992,5
Leasingverbindlichkeiten	362,3	482,9
Obligationenanleihen	150,0	150,0
Personalkasse	1 478,0	1 755,8
Darlehen von Dritten	126,5	129,5
Darlehen von Bund (kommerziell)	2 820,0	1 540,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 536,6	1 601,3
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	8 290,9	7 651,9
Finanzverbindlichkeiten	8 600,1	8 101,6

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 304,3 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 441,0 Mio.).

Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF -11,6 Mio. (Vorjahr: CHF -6,0 Mio.).

Der Bund gewährt der SBB AG kommerzielle Darlehen zu marktüblichen Konditionen.

Die verzinsliche Verschuldung erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 498,4 Mio. auf CHF 8600,1 Mio. Im Rahmen der ordentlichen Amortisation von Leasingverbindlichkeiten wurden CHF 422,3 Mio. zurückbezahlt. Die Leasingverbindlichkeiten dienen der Finanzierung von Fahrzeugen im Personenverkehr. Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Personalkasse nahmen aufgrund der Bereinigung des Berechtigtenkreises um CHF 277,8 Mio. ab. Die Refinanzierung von Verbindlichkeiten von Dritten beim Bund sowie die Investitionen in Rollmaterial und Immobilien führte zu einer Zunahme der Darlehen beim Bund von CHF 1350,0 Mio.

Das Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen nahm um CHF 64,7 Mio. ab (Vorjahr CHF 62,2 Mio.). Zur Sicherung dieses Darlehens wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen der SBB Grossbahnhöfe 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»).

24 Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen von Bund (unverzinst)	0,3	0,3
Darlehen von Kantonen (verzinst)	0,0	4,9
Darlehen von Kantonen (unverzinst)	12,2	5,1
Total kurzfristige Darlehen	12,5	10,2
Langfristige Darlehen		
Darlehen von Bund (unverzinst)	11 955,0	11 250,7
Darlehen von Kantonen (verzinst)	11,0	11,0
Darlehen von Kantonen (unverzinst)	1 282,3	1 126,9
Total langfristige Darlehen	13 248,3	12 388,5
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	13 260,7	12 398,8

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 stammt aus der Finanzierung der Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) und weiteren Projekten zur Entlastung des Agglomerationsverkehrs.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastruktur Grundbedarf	3 544,4	3 400,7
Variabel verzinsliche Darlehen FinöV-Fonds	6 984,9	6 591,1
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastrukturfonds	1 075,5	907,2
Variabel verzinsliche Darlehen von Tochtergesellschaften	350,4	351,9
Kommerzielle Darlehen (siehe Anmerkung 23)	2 890,0	1 540,0
Total	14 845,2	12 791,0

Die Darlehen zur Deckung des Grundbedarfs der SBB Infrastruktur nahmen im Rahmen der Leistungsvereinbarung um CHF 143,6 Mio. (Vorjahr: CHF 155,3 Mio.) zu. Damit werden kleinere Erweiterungsinvestitionen finanziert.

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

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

25 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	869,7	914,2
gegenüber assoziierten Gesellschaften	6,0	5,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	875,8	919,7

26 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	83,7	96,1
Übrige Verbindlichkeiten	80,0	58,5
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	163,7	154,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Langfristige Erlösabgrenzungen	88,3	95,2
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	1 640,8	1 692,4
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	1 729,1	1 787,7
Andere Verbindlichkeiten	1 892,8	1 942,2

Die Abnahme bei den Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen stammt aus einer tieferen Mehrwertsteuerverbindlichkeit.

Im Rahmen der Sanierung der Pensionskasse SBB wurden im Umfang der Sanierungsleistungen in der Höhe von CHF 51,7 Mio. (Vorjahr: CHF 96,6 Mio.) Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 in Anspruch genommen.

27 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Abgrenzung Fahrausweise	666,9	658,9
Abgrenzung Zinsaufwendungen	44,6	34,0
Abgrenzung laufende Ertragssteuerverpflichtungen	4,8	34,5
Übrige Abgrenzungen	854,9	771,1
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 571,3	1 498,4

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. 2014	31. 12. 2013
Kurzfristige Rückstellungen	252,1	262,1
Langfristige Rückstellungen	276,0	285,1
Rückstellungen	528,1	547,2

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Sanierung Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruk- turierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
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
Bestand 31. 12. 2013	0,4	48,8	191,9	106,3	41,4	3,1	155,4	547,2
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
Bestand 1. 1. 2014	0,4	48,8	191,9	106,3	41,4	3,1	155,4	547,2
Bildung	0,1	0,0	0,0	4,3	6,5	0,1	75,0	86,0
Inanspruchnahme	0,0	-4,6	-5,1	-8,4	-6,1	-0,3	-40,7	-65,2
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	0,0	-36,6	-40,1
Umbuchung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
Bestand 31. 12. 2014	0,4	44,2	186,8	102,2	38,3	2,9	153,4	528,1
davon kurzfristig	0,0	3,4	15,6	102,2	6,7	0,0	124,1	252,1
davon langfristig	0,4	40,7	171,2	0,0	31,5	2,9	29,3	276,0

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 2014 wurden CHF 4,6 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet.

Zur Sanierung des Energiebereichs wurden im Berichtsjahr CHF 5,1 Mio. der Rückstellung in Anspruch genommen.

Aufgrund der Neuausrichtung des Sicherheitsdienstes SBB im Personenverkehr und Effizienzsteigerungsprogrammen im Güterverkehr wurden CHF 6,5 Mio. Restrukturierungsrückstellungen gebildet.

Für laufende Restrukturierungen, insbesondere bei den Divisionen Personenverkehr und Güterverkehr, wurden CHF 6,1 Mio. in Anspruch genommen.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden im Jahr 2014 wurden CHF 48,8 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 36,1 Mio. verwendet. Versicherungsrückstellungen in der Höhe von CHF 26,3 Mio. wurden dank günstigerer Schadenabwicklungen aufgelöst.

29 Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	54,7	37,2
Zunahme/Abnahme Vorräte und angefangene Arbeiten	-12,9	2,7
Zunahme/Abnahme übriges Umlaufvermögen	-98,7	31,9
Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-43,8	-4,7
Zunahme/Abnahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	93,4	-7,4
Veränderung Nettoumlaufvermögen	-7,3	59,6

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)		Bilanz		Ergebnis aus AGBR im Personal-		Ergebnis aus AGBR im Personal-
	Nominalwert	Verwendungs-	Bilanz	Bildung	Bilanz	Ergebnis aus	
	31. 12. 2014	31. 12. 2014	31. 12. 2014	2014	31. 12. 2013	2014	2013
Vorsorgeeinrichtungen	1,7	-0,9	0,8	0,0	1,0	-0,2	0,0
Total	1,7	-0,9	0,8	0,0	1,0	-0,2	0,0

Mio. CHF	Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand		Wirtschaftlicher Anteil der Organisation		Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr		Vorsorgeaufwand im Personal-	
	Über-/Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personal-	Vorsorgeaufwand im Personal-	
	31. 12. 2014	31. 12. 2014	31. 12. 2013			2014	2013	
Patronale Fonds	0,2	0,2	0,3	-0,1	0,0	-0,1	0,0	
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-1 640,8	-1 692,4	51,7	-324,1	-272,5	-261,7	
Total	0,2	-1 640,6	-1 692,2	51,6	-324,1	-272,5	-261,7	

Der Deckungsgrad der Pensionskasse SBB (PK SBB) erhöhte sich dank der positiven Anlagerendite per 31. Dezember 2014 auf 107,3 % (Vorjahr 102,4 %). Trotz dieses Anstieges ist die PK SBB weiterhin nicht nachhaltig saniert. Bis zum Abschluss der nachhaltigen Sanierung, welche die vollständige Äufnung einer Wertschwankungsreserve voraussetzt, bleibt die Position Passiven aus Vorsorgeverpflichtungen FER 16 mit Ausnahme der Inanspruchnahme für die laufenden Sanierungen bestehen. Zur langfristigen Sicherung der heutigen und künftigen Renten werden im Rahmen des «Massnahmenpakets 2016» weitere Massnahmen geprüft.

Zur Sanierung der PK SBB besteht ein umfassendes Sanierungskonzept. Dieses beruht 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. Bis zum Erreichen eines Deckungsgrades von 100 % Ende 2013 leistete die SBB paritätische Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge in der Höhe von 2,5 % des beitragspflichtigen Lohns.

2. Pfeiler, Sanierungsanteil durch die Versicherten:

Die Versicherten mussten massgebliche Leistungsabbauten hinnehmen, indem die PK SBB vom Leistungs- auf das Beitragsprimat umgestellt und das Rentenzielalter 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. Bis zum Erreichen eines Deckungsgrades von 100 % Ende 2013 leisteten die Versicherten paritätische Arbeitnehmersanierungsbeiträge von 2,5 % des beitragspflichtigen Lohns.

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. 2014	31. 12. 2013
Finanzverbindlichkeiten	23	8 600,1	8 101,6
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	24	13 260,7	12 398,8
Total Finanzverbindlichkeiten		21 860,8	20 500,4
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-880,1	-594,3
Nettoverschuldung		20 980,7	19 906,1
Veränderung gegenüber Vorjahr		1 074,6	1 628,4

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 7720,0 Mio. (Vorjahr: CHF 7507,4 Mio.).

Die Nettoverschuldung nahm im Berichtsjahr um CHF 1074,6 Mio. (+5,4 %) zu. Die Zunahme umfasste insbesondere Darlehen von Bund und Kantonen, die Mittel im Umfang von CHF 862,0 Mio. für die Finanzierung von bestellten Infrastrukturprojekten zur Verfügung stellten. Ferner wurden beim Bund kommerzielle Darlehen in der Höhe von CHF 1350,0 Mio. aufgenommen, welche teilweise Rückzahlungen von Bank- und Leasingverbindlichkeiten kompensierten. Die zusätzlich aufgenommenen Finanzverbindlichkeiten werden für Investitionen, die nicht von der öffentlichen Hand gedeckt werden, sowie zur Finanzierung des zusätzlichen Unterhalts der Bahninfrastruktur eingesetzt.

Weitere Angaben.

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	7,5	3,4
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge	1 402,0	1 500,7
Weitere quantifizierbare Verpflichtungen	273,4	272,1
Total	1 683,0	1 776,2

Die SBB hat als Sicherheit für Kredite von EUROFIMA Fahrzeuge zum Nettobuchwert von CHF 1402,0 Mio. in die Finanzierung eingebunden. Die weiteren quantifizierbaren Verpflichtungen umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital von Beteiligungen, Rückzahlungsverpflichtungen bei einfachen Gesellschaften und Prozessrisiken.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Investitionsverpflichtungen	7 384,6	5 541,8
Energieabnahmeverpflichtungen	1 294,4	1 424,4
Übrige	1 015,9	1 029,6
Total	9 694,8	7 995,7

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 1842,8 Mio. (+33,3 %) ist im Wesentlichen auf höhere Verpflichtungen aus Infrastrukturprojekten zurückzuführen.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Fällig innerhalb eines Jahres	1,6	1,7
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	1,6	1,9
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	1,5	1,4
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,2	1,1
Fällig länger als 4 Jahre	2,4	1,1
Total	8,2	7,3

Obligationenanleihen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
2,375 %-Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2006 bis 2018	150,0	150,0
Total	150,0	150,0

Transaktionen mit nahestehenden Personen.

Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100% der Aktien der SBB AG. Zu den Transaktionen mit dem Aktionär verweisen wir auf die Übersicht betreffend die Leistungen der öffentlichen Hand.

Übersicht öffentliche Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 2682,5 Mio. (Vorjahr: CHF 2728,6 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	2014	2013
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)	276,0	284,1
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 025,3	950,4
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	182,3	163,8
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	278,9	290,5
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	101,4	91,7
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	32,6	32,2
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	24,8	23,5
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	1 921,3	1 836,2
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	704,3	813,9
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	56,9	78,5
Total Leistungen Bund	2 682,5	2 728,6
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	310,6	307,2
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	8,5	20,6
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	8,4	8,1
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	327,5	335,9
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	157,7	149,1
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	40,5	49,2
Total Leistungen Kantone	525,7	534,1
Total Leistungen der öffentlichen Hand	3 208,2	3 262,7

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.

Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2,4	1,3
Langfristige Verbindlichkeiten	1 536,6	1 601,3
Total	1 538,9	1 602,6

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 64,7 Mio. geleistet. Der Zinsaufwand betrug CHF 64,1 Mio. (Vorjahr: CHF 66,5 Mio.).

Transaktionen mit der AlpTransit Gotthard AG.

Die SBB AG hält 100% der Aktien der AlpTransit Gotthard AG. Da die Leitung dieser Gesellschaft beim Bund liegt, wird sie nicht konsolidiert. Im Berichtsjahr hat die SBB AG im Zusammenhang mit dem Bau von Anschlussgleisen an den Gotthardbasistunnel Arbeiten im Umfang von CHF 30,6 Mio. (Vorjahr CHF 28,5 Mio.) für die AlpTransit Gotthard AG zu marktüblichen Bedingungen geleistet. Im Vorjahr erfolgte die Pilotübergabe des Streckenabschnitts Altdorf-Rynächt (CHF 55,6 Mio.) von der AlpTransit Gotthard AG an die SBB AG im Zusammenhang mit dem Bau des Gotthardtunnels. Der Transfer der Anlagegüter erfolgte zusammen mit einem FinöV-Bundesdarlehen.

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 Energiepreisrisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

Instrument	Motiv	31. 12. 2014			31. 12. 2013		
		Kontraktvolumen	Werte aktiv	Werte passiv	Kontraktvolumen	Werte aktiv	Werte passiv
Mio. CHF							
Währungen	Absicherung	657,4	17,4	8,5	528,1	20,6	6,0
Zinsen	Absicherung	1 273,4	5,8	333,6	1 603,4	7,2	208,2
Übrige Basiswerte	Absicherung	6,7	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0
Total		1 937,6	23,2	342,1	2 134,4	27,8	214,2

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

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

Die gegenüber dem Vorjahr höheren passiven Werte der Zinsabsicherungsinstrumente resultierten aus einem deutlichen Zinsrückgang über alle Laufzeiten während des Berichtsjahres. Die sehr tiefen 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	2014	2013
Personenverkehr	-2,6	1,0
Immobilien	0,0	0,0
Güterverkehr	1,7	-2,7
Infrastruktur	-0,4	3,7

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

Risikomanagement.

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB betreiben ein an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Konzernleitung ausgerichtetes und auf die Mittelfristige Unternehmensplanung abgestimmtes konzernweites Risikomanagement. Im Risikomanagementprozess werden regelmässig die wesentlichen Risiken identifiziert und beurteilt sowie Massnahmen zur Risikosteuerung definiert.

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

Corporate Risk Management.

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

Der Verwaltungsrat hat den Corporate Risk Report 2014 am 11. Dezember 2014 genehmigt.

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 2014 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.

Gegenpartei- (Kredit-)risiken.

Das Kreditrisiko stellt das Risiko möglicher Verluste dar, welche dadurch entstehen, dass Gegenparteien ihren Verbindlichkeiten nicht mehr nachkommen.

Zur Minimierung derartiger Ausfälle werden Anlagen und Absicherungsgeschäfte nur bei Finanzinstituten getätigt, die bei Standard & Poor's über mindestens ein Rating von 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 Finanzierungsstranchen und variablen Finanzierungen, kombiniert mit zusätzlichen Absicherungsinstrumenten (Swaps), gemanagt.

Währungsrisiken.

Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über das Corporate Treasury abgesichert. Corporate Treasury sichert die Währungsrisiken ihrerseits bei ausgesuchten Banken ab. Sie führt ein internes und externes Limitensystem und prüft dessen Einhaltung.

Energiepreissrisiken.

Durch die Verkäufe von Energieüberschüssen und 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 12. März 2015 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

Einfluss Aufhebung Euro-Mindestkurs der Schweizerischen Nationalbank:

Der Umsatz der SBB wird zwar grösstenteils in Schweizer Franken realisiert, allerdings ist vor allem SBB Cargo durch den tieferen Eurokurs betroffen. Für 2015 sind die Euro-Transaktionen mehrheitlich abgesichert. Die Situation, insbesondere die strukturellen Auswirkungen, werden detailliert analysiert und falls notwendig Massnahmen definiert.

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 233,7 Mio. (Vorjahr: CHF 96,5 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 70.

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	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Angaben zur Erfolgsrechnung						
Betriebsertrag	4 730,5	4 699,3	731,4	697,8	986,2	952,6
davon						
– Verkehrserträge	3 144,3	3 100,4	0,0	0,0	896,5	857,1
– Leistungen der öffentlichen Hand	627,6	631,6	0,0	0,0	24,8	23,5
– Mieterträge Liegenschaften	8,8	8,3	564,4	536,4	0,9	0,9
Betriebsaufwand	–4 551,7	–4 528,7	–525,6	–513,8	–949,2	–928,3
davon						
– Personalaufwand	–1 759,3	–1 752,7	–117,3	–116,8	–381,3	–409,3
– Abschreibungen	–561,1	–540,9	–143,2	–139,9	–45,7	–45,8
– Bahnbetriebsleistungsaufwand	–1 021,3	–1 030,5	–14,0	–12,8	–291,0	–262,6
Betriebsergebnis/EBIT	178,8	170,6	205,8	184,0	37,0	24,3
Übriger Erfolg	–74,9	–74,5	146,0	27,4	–3,9	–9,6
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	–340,6*	–203,3*	0,0	0,0
Konzernergebnis	103,9	96,1	11,3	8,0	33,1	14,7

* Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil (CHF 43,1 Mio.); Ausgleichszahlung inklusive Zinsanteil beträgt CHF 383,7 Mio. (Vorjahr CHF 246,4 Mio.).

Angaben zum Cash Flow						
Cash Flow aus Betriebstätigkeit	684,4	536,8	–84,5	64,8	75,2	31,5
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	–848,6	–982,8	–92,3	–367,2	–4,0	–17,1
Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	–164,2	–446,0	–176,8	–302,4	71,3	14,4
Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	–13,1	23,0	0,0	0,0	–0,1	–0,1
Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	–177,3	–423,1	–176,8	–302,4	71,2	14,3

	31. 12. 2014	31. 12. 2013	31. 12. 2014	31. 12. 2013	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Angaben zur Bilanz						
Aktiven	10 655,9	10 118,9	4 587,9	4 430,8	890,0	977,6
Umlaufvermögen	2 599,1	2 333,4	73,4	46,0	202,1	257,1
Anlagevermögen	8 056,8	7 785,5	4 514,4	4 384,9	687,9	720,5
davon						
– Fahrzeuge	6 108,3	5 980,0	3,2	3,6	585,2	622,6
– Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	466,9	439,9	2,9	3,1	7,0	9,4
– Grundstücke und Gebäude	79,5	75,4	2 976,8	2 937,0	13,5	14,2
– Anlagen im Bau und Anzahlungen	934,3	882,9	1 152,7	1 041,5	11,1	9,5
Passiven	10 655,9	10 118,9	4 587,9	4 430,8	890,0	977,6
Fremdkapital	5 755,8	5 325,8	3 815,1	3 669,4	563,5	685,4
davon						
– Finanzverbindlichkeiten	3 623,9	3 253,3	3 563,6	3 383,8	387,2	510,6
– Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	489,1	499,9	0,0	0,0	0,9	1,0

Infrastruktur		Konzernbereiche		Eliminationen		Total SBB	
2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
3 775,4	3 633,6	966,5	888,0	-2 647,9	-2 552,3	8 542,1	8 319,1
1 110,5	1 105,0	0,0	0,0	-1 109,0	-1 101,3	4 042,4	3 961,2
1 596,4	1 516,9	0,0	0,0	0,0	0,0	2 248,8	2 172,1
1,0	1,0	0,4	1,5	-151,5	-146,2	424,0	402,0
-3 980,8	-3 848,6	-897,1	-771,7	2 676,6	2 581,4	-8 227,8	-8 009,8
-1 363,1	-1 345,2	-381,9	-261,0	198,4	158,1	-3 804,5	-3 726,9
-1 073,6	-997,1	-30,8	-23,4	0,9	0,9	-1 853,6	-1 746,2
-34,1	-36,7	-2,0	-3,4	1 076,5	1 066,2	-285,9	-279,8
-205,4	-215,0	69,4	116,3	28,7	29,2	314,3	309,4
-10,4	-7,3	29,9	22,6	-28,1	-29,7	58,6	-71,1
150,0	150,0	190,6	53,3	0,0	0,0	0,0	0,0
-65,8	-72,3	289,8	192,2	0,6	-0,5	372,9	238,2
-6,4	-11,8	244,3	276,0	0,0	0,0	913,0	897,2
-2 098,2	-1 964,8	39,9	-37,5	0,0	0,0	-3 003,1	-3 369,4
-2 104,6	-1 976,7	284,2	238,5	0,0	0,0	-2 090,1	-2 472,2
1 898,1	1 796,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1 885,0	1 819,3
-206,4	-180,3	284,2	238,5	0,0	0,0	-205,2	-652,9
31. 12. 2014	31. 12. 2013	31. 12. 2014	31. 12. 2013	31. 12. 2014	31. 12. 2013	31. 12. 2014	31. 12. 2013
22 488,2	21 515,0	9 494,9	8 995,6	-10 010,5	-9 626,2	38 106,3	36 411,8
479,4	533,6	1 071,3	970,1	-1 978,8	-2 030,4	2 446,6	2 109,7
22 008,8	20 981,5	8 423,6	8 025,5	-8 031,7	-7 595,8	35 659,7	34 302,0
444,1	453,5	0,9	0,9	0,0	0,0	7 141,7	7 060,6
13 272,7	12 321,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13 749,6	12 773,5
1 065,3	1 041,7	5,8	4,0	-2,8	-3,7	4 138,0	4 068,6
4 928,4	4 928,2	12,7	9,4	0,0	0,0	7 039,2	6 871,5
22 488,2	21 515,0	9 494,9	8 995,6	-10 010,5	-9 626,2	38 106,3	36 411,8
14 504,6	13 685,6	11 690,2	11 258,6	-9 600,5	-9 216,8	26 728,8	25 407,9
840,2	856,2	9 650,1	9 149,2	-9 465,0	-9 051,5	8 600,1	8 101,6
12 770,7	11 897,9	0,0	0,0	0,0	0,0	13 260,7	12 398,8

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %	Beteiligung SBB %	Seg
			31. 12. 2014	31. 12. 2013	
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
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	0,69	69,42	70,00	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 Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00	V I
Kraftwerk 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 300,00	108,00	36,00	36,00	E I
Grosse Schanze AG, Bern	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
RAlpin AG, Olten	CHF 4,53	1,50	33,11	33,11	E G
BOS Management AG, Altstätten	CHF 0,10	0,03	30,60	30,60	E P
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF 1,04	0,28	27,04	10,93	E G
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
Euroswitch AG, Freienbach (fusioniert)	CHF 0,00	0,00	0,00	100,00	V I
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich (liquidiert)	CHF 0,00	0,00	0,00	30,00	E 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, 12. März 2015

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 40 bis 70), für das am 31. Dezember 2014 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 2014 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

Bernadette Koch
Zugelassene Revisionsexpertin
(Leitende Revisorin)

Florian Baumgartner
Zugelassener Revisionsexperte

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2014	2013
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 241,7	3 198,3
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 033,8	1 971,4
Mieterträge Liegenschaften		434,6	410,9
Nebenerträge	3	902,3	911,8
Eigenleistungen		949,1	903,2
Total Betriebsertrag		7 561,5	7 395,6
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-716,5	-715,2
Personalaufwand	4	-3 184,0	-3 092,8
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-1 699,3	-1 718,1
Abschreibungen Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen		-1 692,9	-1 598,8
Total Betriebsaufwand		-7 292,7	-7 125,0
Betriebsergebnis/EBIT		268,8	270,7
Finanzertrag			
Finanzertrag		94,5	73,0
Finanzaufwand		-175,5	-183,3
Ordentliches Ergebnis		187,7	160,4
Betriebsfremdes Ergebnis	6	190,1	80,8
Gewinn vor Steuern		377,9	241,2
Ertragssteuern		7,2	0,4
Jahresgewinn	7	385,1	241,6

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		813,7	536,9
Kurzfristige Finanzforderungen		97,7	131,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	414,0	500,1
Andere Forderungen		118,7	116,6
Vorräte und angefangene Arbeiten		353,3	338,9
Aktive Rechnungsabgrenzungen		494,6	401,0
Total Umlaufvermögen		2 292,1	2 025,1
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	9	1 899,1	1 955,5
Sachanlagen		25 262,3	24 031,5
Anlagen im Bau Sachanlagen		6 992,8	6 819,2
Immaterielle Anlagen		839,7	790,2
Total Anlagevermögen		34 993,9	33 596,4
Total Aktiven		37 285,9	35 621,5

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	10	395,5	639,6
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	11	11,8	4,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12	844,0	885,9
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	13	138,9	129,2
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 471,6	1 407,0
Kurzfristige Rückstellungen	14	186,0	199,3
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 047,8	3 265,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	10	8 064,4	7 347,4
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	11	12 798,9	11 938,2
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	1 726,3	1 783,8
Langfristige Rückstellungen	14	528,9	551,8
Total langfristiges Fremdkapital		23 118,5	21 621,3
Total Fremdkapital		26 166,3	24 887,0
Eigenkapital			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Reserven EBG 67/PBG 36		387,5	609,9
Bilanzverlust			
Verlustvortrag		-652,9	-1 117,0
Jahresgewinn		385,1	241,6
Total Eigenkapital		11 119,6	10 734,5
Total Passiven		37 285,9	35 621,5

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 2014 einen Deckungsgrad von 107,3 % (Vorjahr: 102,4 %) aus. Per 31. Dezember 2014 besteht eine passivierte Vorsorgeverpflichtung von CHF 1640,8 Mio. (Vorjahr: CHF 1692,4 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 52,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abgeltungen 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 Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen, durch die Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 473,1 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 15,9 Mio. in Anspruch genommen.

0.5 Umweltaltlasten.

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, keine vollumfängliche Rückstellung in der Eröffnungsbilanz zu berücksichtigen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. einzustellen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2014 weitergeführt und die Kosten von CHF 4,0 Mio. der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt noch CHF 44,1 Mio.

0.6 Ertragssteuern.

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

Detailangaben zu Bilanz und Erfolgsrechnung.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2014	2013
Personenverkehr	2 909,6	2 872,1
Betriebsleistungen	61,5	64,4
Infrastruktur (Trassenertrag)	270,6	261,8
Verkehrserträge	3 241,7	3 198,3

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2014	2013
Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	202,6	217,6
Kantone	234,7	237,0
Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr	437,3	454,5
Leistungen des Bundes an Infrastruktur der SBB AG aus der Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	1 025,3	950,4
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	182,3	163,8
Betriebsbeitrag Infrastruktur	278,9	290,5
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 486,5	1 404,6
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	101,4	91,7
Kantone	8,5	20,6
Total Leistungen an sonderfinanzierten Investitionen	109,9	112,3
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	1 596,4	1 516,9
Leistungen der öffentlichen Hand	2 033,8	1 971,4

In der Position Abteilungen für den regionalen Personenverkehr sind die Abteilungen für die Regionalverkehrslinie Chur–Sargans nicht enthalten. Die SBB AG als Konzessionärin hat gestützt auf Artikel 15 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK) die Thurbo AG beauftragt, den Fahrbetrieb integral zu übernehmen und auszuführen.

3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2014	2013
Dienstleistungen	207,4	180,0
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	124,5	119,1
Erträge aus Vermietungen	70,5	75,7
Energieerträge	71,0	79,3
Geldwechsel	40,2	41,6
Provisionen	76,9	81,4
Drucksachen- und Materialverkäufe	66,0	72,4
Kostenbeteiligungen	185,9	175,4
Gewinn aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	0,6	0,5
Übrige Nebenerträge	59,3	86,3
Nebenerträge	902,3	911,8

4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2014	2013
Lohnaufwand	2 605,0	2 521,7
Sozialversicherungsaufwand	431,6	405,6
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	3,2	10,8
Übriger Personalaufwand	144,2	154,6
Personalaufwand	3 184,0	3 092,8

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2014	2013
Bahnbetriebsleistungen	155,1	170,7
Miete von Anlagen	46,9	47,9
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	616,3	590,2
Fahrzeugaufwand	93,7	94,5
Energieaufwand	191,9	188,6
Verwaltungsaufwand	94,2	94,9
Informatikaufwand	214,0	227,7
Werbeaufwand	49,5	54,9
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	62,3	61,2
Verlust aus Veräusserung von betrieblichem Anlagevermögen	1,3	0,7
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	73,4	72,5
Übriger Betriebsaufwand	100,8	114,3
Sonstiger Betriebsaufwand	1 699,3	1 718,1

6 Betriebsfremdes Ergebnis.

Mio. CHF	2014	2013
Gewinn aus Veräusserung von Immobilien	190,4	81,1
Verlust aus Veräusserung von Immobilien	-0,2	-0,3
Betriebsfremdes Ergebnis	190,1	80,8

7 Jahresgewinn.

Mio. CHF	2014	2013
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	1,2	-1,6
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	-93,1	-127,8
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	477,0	370,9
Jahresgewinn	385,1	241,6

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	446,4	515,7
gegenüber Konzerngesellschaften	19,2	50,8
gegenüber assoziierten Gesellschaften	13,3	10,2
Wertberichtigungen	-65,0	-76,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	414,0	500,1

9 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Wertschriften des Anlagevermögens	198,7	239,1
Beteiligungen ¹	702,1	623,3
Darlehen gegenüber Dritten	62,4	59,7
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	892,0	988,1
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	43,9	45,2
Finanzanlagen	1 899,1	1 955,5

¹ Die Beteiligungen der SBB AG gehen aus dem Beteiligungsverzeichnis unter Anmerkung 18 hervor.

10 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Bankverbindlichkeiten	1 972,7	2 060,8
Leasingverbindlichkeiten	421,2	839,2
Personalkasse	1 478,0	1 755,8
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	161,4	190,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	2 890,0	1 540,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	1 536,6	1 601,3
Finanzverbindlichkeiten	8 459,9	7 987,0

11 Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Darlehen Bund Infrastruktur Grundbedarf	3 544,4	3 400,7
Darlehen Bund FinöV-Fonds	6 984,9	6 591,1
Darlehen Bund Infrastrukturfonds	1 075,5	907,2
Darlehen Kantone	1 205,9	1 043,9
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	12 810,7	11 942,9

12 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	824,7	853,5
gegenüber Konzerngesellschaften	18,4	26,9
gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,0	5,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	844,0	885,9

13 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	67,2	79,1
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	71,7	50,1
Langfristige Erlösabgrenzungen	85,6	91,4
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ¹	1 640,8	1 692,4
Andere Verbindlichkeiten	1 865,2	1 913,1

¹ 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. 2014	31. 12. 2013
Umweltlasten	44,1	48,1
Sanierung Energiebereich	473,1	489,0
Ferien/Überzeit	78,7	84,8
Restrukturierung	11,0	12,1
Übrige Rückstellungen	108,0	117,1
Rückstellungen	714,9	751,1

15 Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten	10	8 459,9	7 987,0
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	11	12 810,7	11 942,9
Total Finanzverbindlichkeiten		21 270,6	19 929,9
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-911,5	-668,5
Nettoverschuldung		20 359,2	19 261,4
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		1 097,8	1 612,1

16 Weitere Angaben.

16.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter/belastete Aktiven.

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Leasinganlagen	179,0	252,8
Bürgschaften und Garantien	103,9	51,3
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Miete-Kauf-Verträge	953,7	1 026,8
Verpflichtungen aus nicht einbezahlem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Andere	116,6	33,6
Total	1 630,4	1 641,7

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. 2014	31. 12. 2013
Fällig innerhalb eines Jahres	1,5	1,4
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	1,5	1,7
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	1,3	1,3
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,2	1,1
Fällig später als 4 Jahre	2,4	1,1
Total	7,8	6,7

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. Der Verwaltungsrat hat am 11. Dezember 2014 den Corporate Risk Report 2014 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.

16.6 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Jahresrechnung der SBB AG wurde vom Verwaltungsrat am 12. März 2015 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

Einfluss Aufhebung Euro-Mindestkurs der Schweizerischen Nationalbank:

Der Umsatz der SBB wird mehrheitlich in Schweizer Franken realisiert. Für 2015 sind alle Euro-Transaktionen abgesichert. Die Situation, insbesondere die strukturellen Auswirkungen, werden detailliert analysiert und falls notwendig Massnahmen definiert.

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	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. 2014	435,9	12 091,4	1 191,4	615,1	334,6	254,8	14 923,2	4 876,4	19 799,7
Anschaffungswerte									
Stand 1. 1. 2014	884,9	20 108,0	2 953,0	615,2	616,1	471,9	25 649,1	4 876,4	30 525,5
Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 960,8	1 960,8
Abgänge Anlagen	-13,4	-164,6	-22,7	-0,8	-2,5	-5,1	-209,1	0,0	-209,1
Umbuchungen	33,3	1 698,5	195,0	3,1	38,3	75,4	2 043,6	-2 039,0	4,6
Stand 31. 12. 2014	904,8	21 641,9	3 125,3	617,5	651,9	542,2	27 483,6	4 798,3	32 281,9
Kumulierte Abschreibungen									
Stand 1. 1. 2014	-449,0	-8 016,6	-1 761,6	-0,1	-281,5	-217,1	-10 725,8	0,0	-10 725,8
Abschreibungen	-40,7	-706,3	-158,4	0,0	-14,9	-56,2	-976,4	0,0	-976,4
Abgänge	12,2	124,9	20,1	0,0	1,6	0,8	159,6	0,0	159,6
Umbuchungen	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Stand 31. 12. 2014	-477,7	-8 598,0	-1 900,0	-0,1	-294,7	-272,5	-11 542,9	0,0	-11 542,9
Nettobuchwert 31. 12. 2014	427,1	13 043,9	1 225,3	617,4	357,2	269,7	15 940,7	4 798,3	20 738,9

In den Umbuchungen sind Zugänge von Anlagen aus anderen Sparten der SBB von netto CHF 4,3 Mio. enthalten.

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

Mio. CHF	2014	2013
Abschreibungen auf Sachanlagen	920,3	865,2
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	56,2	44,9
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	41,9	28,7
Total	1 018,3	938,8

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Mio. CHF	2014	2013
Investitionen für Anlagen	1 960,8	1 828,4
Von AlpTransit Gotthard AG (ATG) übernommene Anlagen	0,0	55,6
Von anderen Sparten der SBB übernommene Anlagen	4,3	23,2
Nicht aktivierte Investitionskosten	292,2	276,0
Total	2 257,3	2 183,2

In den Investitionen sind Investitionsförderungen vom Bund wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sowie von Kantonen in der Höhe von CHF 97,4 Mio. (Vorjahr: CHF 109,6 Mio.) enthalten.

18 Wesentliche Beteiligungen.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB
			% 31. 12. 2014	% 31. 12. 2013
Personenverkehr und Tourismus				
Elvetino AG, Zürich	CHF 11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR 1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF 75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF 0,10	0,09	86,00	86,00
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
Cisalpine AG, Muri bei Bern	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00
Transferis SAS, Annemasse	EUR 0,04	0,02	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01
Güterverkehr und Spedition				
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00
Kraftwerke				
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF 80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk 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 300,00	108,00	36,00	36,00
Liegenschaften und Parking				
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF 10,00	2,00	20,00	20,00
Diverses				
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF 5,00	5,00	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	70,00
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF 0,10	0,03	25,00	25,00
Euroswitch AG, Freienbach (fusioniert)	CHF 0,00	0,00	0,00	100,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich (liquidiert)	CHF 0,00	0,00	0,00	30,00

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 mit Bericht vom 24. Februar 2015 die Jahresrechnung 2014 ohne Vorbehalte genehmigt.

Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2014 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Verlustvortrag Vorjahr	-746,0	-1 117,0
Jahresgewinn	385,1	241,6
Reserveentnahme zur Deckung des Verlustes 2014		
– Sparte Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	93,1	127,8
Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung	-267,9	-747,6
Verwendung des verbleibenden Bilanzverlustes		
Reservezuweisung aus Ergebnis 2014		
– Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	-1,2	1,6
Vortrag auf neue Rechnung	-269,1	-746,0

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, 12. März 2015

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 73 bis 83), für das am 31. Dezember 2014 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 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Bernadette Koch
Zugelassene Revisionsexpertin
(Leitende Revisorin)

Florian Baumgartner
Zugelassener Revisionsexperte

Drei weitere Publikationen komplettieren die SBB Jahresberichterstattung 2014:

Unterwegs

Sondernummer des Mitarbeitendenmagazins der SBB zum Geschäftsbericht 2014.

Zahlen und Fakten

Unternehmensstatistik mit Informationen zu Geschäft, Kunden und Mitarbeitenden.

Nachhaltigkeitsbericht

Informationen zum Nachhaltigkeitsverständnis der SBB und zum Umsetzungsstand der Nachhaltigkeitsstrategie.



SBB AG

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

geschaeftsbericht.sbb.ch



PERFORMANCE
myclimate
neutral
Drucksache
No. 01-15-840115 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership