



SBB Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht.

2016

Inhaltsverzeichnis.

S 03	Konzernlagebericht
S 23	Corporate Governance
S 39	Nachhaltigkeitsbericht
S 79	Finanzbericht

Cover: Ankunft des Extrazuges in Rynächt anlässlich der offiziellen
Eröffnungsfeier des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni 2016.

Konzernlagebericht 2016.

Auf starker Basis in die Mobilität der Zukunft.

2016 war eines der emotionalsten Jahre in der Geschichte der SBB: Mit Eröffnung und Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) haben wir Bleibendes geschaffen und uns allen Inspiration für die Zukunft gegeben. Wir haben national und international aufgezeigt, was die Schweiz mit Innovationskraft, Präzision und Zuverlässigkeit erreichen kann. Diesen Gotthard-Spirit wollen wir mitnehmen auf unserem Weg in die Mobilität der Zukunft. Diese hat schon begonnen: Neue Kundenbedürfnisse, Digitalisierung und ein verstärkter intermodaler Wettbewerb verändern Geschäftsmodelle tiefgreifend und nachhaltig. Im Rahmen der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels haben wir zusammen mit den europäischen Bahnen die «Lugano-Agenda» definiert, welche die wichtigsten Aktionsfelder für den Bahnsektor in Europa festlegt.

Mit der SBB Strategie 2020 und dem Programm «RailFit20/30» haben wir im vergangenen Jahr vorausschauend Weichen gestellt. Und wir haben die Vision 2025+ erarbeitet: «Wir gestalten die Mobilität der Zukunft – einfach, persönlich vernetzt.» Wir werden den Anstieg der Gesamtsystemkosten dämpfen, gezielt und am richtigen Ort investieren, Innovationen fördern, Erträge und Auslastung steigern und die ganze Mobilitätskette für unsere Kunden organisieren. Basierend auf einer starken Führungs- und Leistungskultur erbringen wir attraktive Dienstleistungen mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis für unsere Kunden

sowie die Besteller und erhöhen die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz. Dabei werden wir explorativ und zusammen mit den Kunden Neues ausprobieren – es aber auch wieder stoppen, wenn es sich nicht bewährt. Die Umsetzung unserer Strategie sind wir konsequent angegangen. Beispielsweise mit der neuen Version von SBB Mobile oder mit dem SBB Reiseplaner, der die besten Verbindungen von Tür zur Tür zeigt. Mit dem Markttest «SBB Green Class» bieten wir ein weltweit einmaliges Angebot für die kombinierte Mobilität auf der ganzen Reisekette. Und im Güterverkehr stellen wir die Weichen in Richtung verstärkter Automatisierung.

2016 war auch ein Jahr der Rekorde für die SBB. Wir haben mehr Passagiere befördert als je zuvor, ebenso erreichte die Güterverkehrsleistung einen Höchststand. Die Pünktlichkeit konnte verbessert werden, trotz hoher Unterhalts- und Bautätigkeit. Bei der Kundenzufriedenheit haben wir das 2013 gesetzte Etappenziel erreicht und uns um fast 2 auf 75 Punkte verbessert. Dafür danken wir unseren Kunden herzlich; sie bringen uns in Zeiten des Wandels Vertrauen entgegen. Unser Mischverkehrsnetz ist noch nie so intensiv genutzt worden wie im vergangenen Jahr – es bleibt das weltweit am intensivsten genutzte. Dies zeigt: Mit dem integrierten Takt- und Tarifsystem funktioniert der Schienenverkehr in der Schweiz wie ein komplexes Uhrwerk; es ist ein sorgfältig austariertes Gesamtsystem. Die digitalen Absatzkanäle haben ihren Aufwärtstrend verstärkt. Das Konzernergebnis ist aufgrund von Einmaleffekten gestiegen, das Betriebsergebnis hingegen gesunken; der Güterverkehr hat trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds nach 2014 erneut schwarze Zahlen geschrieben. Den Mitarbeitenden der SBB gebührt grosser Dank: Sie geben täglich auch in intensiven Zeiten des Wandels ihr Bestes. Dank ihrer Fähigkeiten und ihres Engagements werden wir die Erfolgsgeschichte der SBB auch in Zukunft fortschreiben.

Teil 1: Rückblick auf ein erfolgreiches Jahr.

G4-4

Erneut mehr Passagiere und Güter befördert.

Für Kunden und SBB war 2016 ein erfolgreiches Jahr. Rund neun von zehn Reisenden erreichten ihr Ziel pünktlich: Die Pünktlichkeit lag ein Prozentpunkt höher als im Vorjahr (vgl. Tabelle «SBB Leistungszahlen») – das ist der beste Wert seit fünf Jahren. Die Anschlusspünktlichkeit liegt auf hohem Niveau, wenn auch leicht tiefer als im Vorjahr. Angesichts dieses hohen Niveaus ist die Kundenzufriedenheit mit der Anschluss-erreichung gestiegen. Die SBB bleibt die pünktlichste Bahn Europas – mit dem am intensivsten genutzten Mischverkehrsnetz der Welt. Zu den hohen Pünktlichkeitswerten haben insbesondere weniger Störungen am Rollmaterial und an Anlagen sowie die verbesserte Baustellenplanung und erhöhte Reserven im Fahrplan beigetragen. Günstige Wetterbedingungen und die Stabilisierung des Fahrplans durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels stützten das Ergebnis zusätzlich.

Die Netznutzungseffizienz – Züge pro Hauptgleis und Tag – ist auch im Vorjahr weiter gestiegen. Damit verkehrten auf dem SBB Netz so viele Züge wie nie zuvor, trotz der höheren Anzahl an Baustellen und zusätzlicher Unterhaltsarbeiten. Zugelegt hat die SBB auch bei der Sicherheit. Grössere Zwischenfälle blieben im vergangenen Jahr aus, natürlich braucht es dazu jeweils auch das notwendige Glück und einen guten Schutz-

engel. Erfreulich entwickelte sich die Kundenzufriedenheit im Personenverkehr, welche auf hohem Niveau leicht zulegen konnte. Die Kundenzufriedenheit im Güterverkehr und bei den Immobilien entwickelte sich insgesamt stabil.

Täglich waren 2016 durchschnittlich 1,25 Mio. Passagiere in den Zügen der SBB unterwegs, 3,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Erfreulicherweise stieg die Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten stärker als in den Hauptverkehrszeiten – dies sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr. Die Anstrengungen für eine gleichmässige Auslastung beginnen offenbar zu wirken, dazu gehören Sparbillette oder Initiativen wie z. B. die angepassten Unterrichtszeiten der Hochschule Luzern. Die Mieterträge Dritter in den Bahn-

höfen konnten um 2,2 Prozent auf CHF 325,3 Mio. gesteigert werden (2015: CHF 318,2 Mio.). Der Güterverkehr verzeichnet ebenso einen Aufwärtstrend und steigerte die Anzahl Nettotonnenkilometer auf 16 559 Mio. – auch hier mehr als je zuvor. Zudem sind die Güterzüge im internationalen Güterverkehr pünktlicher unterwegs, während im Binnengüterverkehr die Zielsetzung knapp nicht erreicht wurde.

Die SBB wird über neun Konzernziele geführt, bei denen wir die Latte bewusst hoch legen. Sechs Ziele weisen eine positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahr auf – Kundenzufriedenheit, Kundenpünktlichkeit, Sicherheit, Ergebnis, Marktanteil und ökologische Nachhaltigkeit. Konzernimage, Personalmotivation und Free Cash Flow hingegen sind leicht tiefer ausgefallen. Insgesamt wurden die Ziele leicht übertroffen. Das zeigt, dass wir tagtäglich eine sehr beachtliche Leistung für unsere Kunden erbringen.

2013 setzte sich die SBB das ambitionierte Ziel, bis 2016 bei der Kundenzufriedenheit zu den Top-Unternehmen der Schweiz zu gehören. Der entsprechende Wert von 75 Punkten konnte erreicht werden (+0,2 Indexpunkte gegenüber Vorjahr, +1,9 Indexpunkte gegenüber 2013).

Verbessert wurde auch die Zielerreichung gegenüber dem Bund: Im Jahr 2016 hat die SBB die Werte bei 40 von insgesamt 57 Indikatoren gegenüber dem Vorjahr verbessert, bei sieben Indikatoren sind sie stabil geblieben, und bei zehn Indikatoren liegen die Werte tiefer als im Vorjahr.

Täglich 1,25 Mio.
Passagiere – ein Rekord-
wert in der Geschichte
der SBB.

G4-9

SBB Leistungszahlen	2016	2015	Δ	Entwicklung 2015/16
Kundenpünktlichkeit*	88,8	87,8	+1 Prozentpunkt	↗
Anschlusspünktlichkeit	96,7	97,0	-0,3 Prozentpunkte	↘
Kundenzufriedenheit Anschlusspünktlichkeit	81,2	80,9	+0,3 Indexpunkte	↗
Kundenzufriedenheit*	75,0	74,8	+0,2 Indexpunkte	↗
Kundenzufriedenheit Personenverkehr*	74,4	74,1	+0,3 Indexpunkte	↗
Kundenzufriedenheit Immobilien*	77,3	77,4	-0,1 Indexpunkte	↘
Kundenzufriedenheit Güterverkehr*	72,8	72,6	+0,2 Indexpunkte	↗
Reisende pro Tag	1,25 Mio.	1,21 Mio.	+3,5 %	↗
Nettotonnenkilometer Güterverkehr*	16 559 Mio.	15 065 Mio.	+9,9 %	↗
Personenbewegungen in den 22 grössten Bahnhöfen	2,26 Mio.	2,21 Mio.	+2,2 %	↗
Netznutzungseffizienz* (Züge pro Tag und Hauptgleis)	103,1	101,5	+1,6 %	↗
Nachfragewachstum Hauptverkehrszeiten (%)				
Insgesamt	+2,1	+2,0	+0,1 Prozentpunkte	↗
Fernverkehr	+1,3	+1,6	-0,3 Prozentpunkte	↘
Regionalverkehr	+4,0	+3,1	+0,9 Prozentpunkte	↗
Nachfragewachstum Nebenverkehrszeiten (%)				
Insgesamt	+2,5	+1,9	+0,6 Prozentpunkte	↗
Fernverkehr	+1,7	+1,8	-0,1 Prozentpunkte	↘
Regionalverkehr	+5,2	+2,3	+2,9 Prozentpunkte	↗

* Indikatoren Eignerbericht

Konzernergebnis gesteigert.

Die höheren Frequenzen im Bahnverkehr beeinflussten auch das Ergebnis positiv. Der Betriebsertrag stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Prozent auf CHF 8988 Mio. an. Die Personenverkehrserträge (CHF 3165 Mio.) konnten trotz anspruchsvoller Bedingungen gegenüber dem Vorjahr stabil gehalten werden. Im Güterverkehr konnten die Erträge gesteigert werden (CHF 851 Mio.; +CHF 29 Mio. ggü. Vorjahr). Die Entgelte von Bund und Kantonen für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur, Ausbauten sowie den bestellten Regionalverkehr stiegen um 7,7 Prozent auf CHF 2466 Mio. Sie wuchsen vorab aufgrund von höherem Unterhalt und Betrieb, worin auch die Übernahme des Gotthard-Basistunnels und die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich abgebildet sind (+9,9 %). Das zeigt deutlich, wie stark sich die Folgekosten von Infrastrukturausbauten finanziell niederschlagen. Die Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr sind um 3,7 Prozent bzw. CHF 22 Mio. auf CHF 624 Mio. gewachsen; sie liegen mit ihrem Wachstum sowohl unter dem Wachstum der Angebotskilometer des Regionalverkehrs (+7,0 %) als auch unter der Nachfrage im Regionalverkehr (+4,0 %).

Auch der Betriebsaufwand ist 2016 etwas höher als im Vorjahr ausgefallen (+2,6 % auf CHF 8700 Mio.). Grund dafür sind vor allem höhere Abschreibungen für neue Infrastrukturanlagen wie den Gotthard-Basistunnel und die Durchmesserlinie in Zürich sowie für Investitionen in Rollmaterial im Regionalverkehr und in Immobilien. Das Konzernergebnis konnte deutlich um 54,9 Prozent auf CHF 381 Mio. gesteigert werden, hauptsächlich aufgrund von Immobilienverkäufen, dem verbesserten Finanzergebnis und der Erholung im Güterverkehr. Der Schuldendeckungsgrad, d. h. die verzinsliche Nettoverschuldung im Verhältnis zum EBITDA, lag Ende 2016 bei 7,3 (Vorjahr: 6,9). Sonderfaktoren wie die Stabilisierung der Pensionskasse und Mehrleistungen der SBB zur Netzstabilisierung haben dazu geführt, dass das Eignerziel von 6,5 nicht erreicht worden ist. Ohne die Übernahme der Mehrkosten für den Unterhalt der Bahninfrastruktur durch die SBB für die Jahre 2013 bis 2016 reduziert sich die verzinsliche Nettoverschuldung um CHF 487 Mio. und verbessert den Schuldendeckungsgrad auf 6,2. Unter Ausklam-

merung des Arbeitgebereinschusses zur Stabilisierung der Pensionskasse SBB verringert sich die verzinsliche Nettoverschuldung um weitere CHF 690 Mio. und verbessert den Schuldendeckungsgrad auf 5,7. Wenn die Verschuldung zudem um verspätet erfolgte Zahlungseingänge des Bundes und des Kantons Genf für sonderfinanzierte Projekte im Umfang von CHF 179 Mio. bereinigt wird, beläuft sich der Schuldendeckungsgrad für 2016 gar auf 5,6. Sofern keine unerwarteten Entwicklungen eintreten, sind wir zuversichtlich, das Eigenerziel im laufenden Jahr zu erreichen, u. a. durch die konsequente, schrittweise Umsetzung des Programms «RailFit20/30». Positiv wirkt auch der durch den Bund erhöhte Zahlungsrahmen der Leistungsvereinbarung 2017–2020.

G4-9

Konzernerfolgsrechnung (in Mio. Schweizer Franken)	2016	2015	Δ%	Entwicklung 2015/16
Betriebsertrag	8988	8786	+2,3 %	↗
Betriebsaufwand	8700	8479	+2,6 %	↗
Betriebsergebnis/EBIT	288	307	-6,1 %	↘
Finanzergebnis	-120	-198	+39,5 %	↗
Betriebsfremdes Ergebnis	225	142	+58,6 %	↗
Ergebnis vor Steuern	393	251	+56,9 %	↗
Steuern und Minderheitsanteile	-13	-5	-157,3 %	↘
Konzerngewinn	381	246	+54,9 %	↗

Personenverkehr: Regionalverkehr wächst – internationaler Fernverkehr unter Druck.

Das Ergebnis des Personenverkehrs legte auf CHF 139 Mio. (Vorjahr: CHF 131 Mio.) zu. National haben sich die Personenverkehrserträge verhalten entwickelt mit einer Zunahme um 1,5 Prozent auf CHF 2920 Mio., unter anderem wegen des Angebotsausbaus in der S-Bahn Zürich. Der internationale Personenverkehr (IPV) hat zwar die Verkehrsleistung leicht gesteigert (+1,2 %), jedoch sind die Erträge insgesamt zurückgegangen, bedingt durch einen Nachfrageeinbruch nach Paris, als Folge der Sicherheitslage (Terroranschläge). Mit gezielten Preis- und Marketingmassnahmen im Frankreichverkehr haben wir gegengesteuert.

Die Personenkilometer haben gegenüber dem Vorjahr um 2,2 Prozent auf 18 960 Mio. zugenommen. Aufgrund des Angebotsausbaus hat sich der Regionalverkehr mit einer Zunahme von 4,0 Prozent dynamischer entwickelt als der Fernverkehr, wo der Zuwachs 1,5 Prozent betrug.

Ein Drittel der Schweizer Bevölkerung sind Stammkunden der SBB: 472 000 Kunden verfügen über ein Generalabonnement (+2,6 %); 2,395 Mio. besitzen ein Halbtaxabonnement (+2,7 %). Ende 2016 waren rund 2,09 Mio. SwissPass-Karten im Umlauf. Bei den digitalen Vertriebskanälen hat sich der Aufwärtstrend auch 2016 fortgesetzt: Im Vorjahr haben unsere Kunden rund 24,4 Mio. Billette über SBB Mobile und sbb.ch gekauft, 35,7 Prozent mehr als im Vorjahr. 2016 wurden 2,6 Mio. Sparbillette über Online/Mobile verkauft; das sind im Schnitt 7000 pro Tag (Vorjahr: 4400 pro Tag) – zu Spitzenzeiten sogar rund 9200 Sparbillette pro Tag. Immer beliebter sind SBB Mobile-Billette: 2016 kauften unsere Kunden täglich rund 49 000 Billette via Smartphone-App – gut 45 Prozent mehr als im Vorjahr. Mit total 17,9 Mio. Billetten, rund 19 Prozent der gesamten Verkäufe, hat SBB Mobile erstmals den Absatz von Schalterbilletten übertroffen (-19,1 % auf 16 Mio. verkaufter Billette). Damit geht der Trend beim Verkauf weiterhin in Richtung elektronische Kanäle und hat sich im vergangenen Jahr noch einmal beschleunigt. Wir werden aber auch weiterhin in direkten Kundenkontakt

und persönliche Beratung investieren, wie die neuen Bahnhöfe Bellinzona und Lugano, aber auch die persönliche digitale Beratung z. B. mit den sprechenden Billettautomaten zeigen.

Die komplett überarbeitete Version von SBB Mobile hat zahlreiche Verbesserungen erfahren. Neu bietet die preisgekrönte App eine einfache und personalisierte Fahrplanabfrage. Zudem reichen neu zwei Klicks für den Kauf eines Billetts. Ein integrierter Reiseplaner informiert in Echtzeit über Verspätungen, Gleisänderungen und über die aktuelle Verfügbarkeit der Sitzplätze in den Zügen.

Güterverkehr: zurück in die schwarzen Zahlen.

Nach dem Vorjahresverlust aufgrund der Frankenstärke ist SBB Cargo in die schwarzen Zahlen zurückgekehrt, in einem nach wie schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, das sich für den Binnengüterverkehr und Export weiter akzentuiert. Das Divisionsergebnis beträgt CHF 1 Mio. (Vorjahr: CHF –22 Mio.). Wirkung gezeigt haben insbesondere die weiter-

geführten Kostenmassnahmen sowie eine verbesserte Produktivität. Dennoch belastete die fortschreitende Deindustrialisierung der Schweiz das Ergebnis im Güterverkehr; umso wichtiger bleibt der Sektor Handelsgüter und Posttransporte. Effektives Wachstum erfolgte nur beim Verkehr mit dem Ausland, d. h. beim Import sowie beim Transit. So verzeichnete SBB Cargo International Marktanteilsgewinne auf der Gotthard-Achse und am Lötschberg. Insgesamt hat SBB Cargo International den Marktanteil um rund fünf Prozent gesteigert, wobei die ohnehin kleinen Exportmengen auf der Schiene weiter rückläufig sind. Ebenfalls rückläufig sind die Verkehrsmengen im Binnen-Einzelwagenladungsverkehr. Eine

grosse Herausforderung – insbesondere im internationalen Wettbewerb – bleibt die aktuelle Wechselkurssituation. Belastend wirken ab Sommer 2017 auch die Luino-Sperre sowie weitere betriebliche Einschränkungen wie der Bau des 4-Meter-Korridors auf der Nord-Süd-Achse Gotthard und Bauarbeiten in der Westschweiz.

Mit dem «Wagenladungsverkehr 2017» hat SBB Cargo im Dezember den grössten Fahrplanwechsel in der Unternehmensgeschichte bewältigt. Ein neues Buchungssystem und neue Transportketten stärken die Marktposition: Grosse Standorte werden neu nicht mehr nur einmal, sondern bis zu drei Mal täglich bedient. Der neue Taktfahrplan ist so gelegt, dass der Pendlerverkehr nicht tangiert wird. Damit wird die Bahninfrastruktur deutlich besser als bisher ausgelastet.

Wir werden SBB Cargo und SBB Cargo International als Teil der integrierten Bahn weiterentwickeln und können uns vorstellen, das Aktionariat für Partner weiter zu öffnen. Ein möglicher Partner muss das nachhaltige Wachstum von SBB Cargo mit Know-how, Geschäftsvolumen oder Kapital unterstützen. Eine direkte Unterstellung unter den Bund bringt aus aktueller Sicht keine signifikanten Vorteile gegenüber einer unternehmerischen Lösung mit Mehrheit SBB. Im Gegenteil: Die integrierte Bahn stärkt die Verlässlichkeit und die Investitionssicherheit für die Cargo-Kunden.

Immobilien: Aufwärtstrend hält an.

SBB Immobilien hat ihr Divisionsergebnis auf CHF 433 Mio. vor Ausgleichszahlungen gesteigert (+26,3 % ggü. Vorjahr). Dafür verantwortlich waren vor allem die Verkäufe von Immobilien. Diese stimmen mit der SBB Immobilienstrategie überein, welche auf die Objektentwicklung an zentralen Lagen mit diversifiziertem Nutzungsmix zielt. Zudem

Wir wollen SBB Cargo und SBB Cargo International als Teil der integrierten Bahn weiterentwickeln.

haben die höheren Mieterträge Dritter aus Bahnhöfen und Anlageobjekten zum besseren Ergebnis beigetragen. In den 32 grössten Bahnhöfen wurde mit einem Drittumsatz von CHF 1587,3 Mio. ein Umsatzrekord erzielt (+1,8 % ggü. Vorjahr). Dies zeigt die Attraktivität der zentralen Lagen mit hoher Besucherfrequenz.

Das konsequent weitergeführte Kostenmanagement bei Immobilien wirkte sich ebenfalls positiv aus. Nebst den Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur von CHF 150 Mio. wurden CHF 271 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse geleistet (Zinsen und Amortisation).

Auch 2016 hat SBB Immobilien bedeutende Projekte erfolgreich abgeschlossen. Nach rund sieben Jahren Bauzeit ist der neue Bahnhof Zürich Oerlikon im Dezember eingeweiht worden. Als wichtiger Verkehrsknotenpunkt in Zürich bietet der neue Bahnhof den Kunden vernetzte Mobilität und ein attraktives Dienstleistungs- und Einkaufsangebot. Mit den erneuerten Bahnhöfen Bellinzona und Lugano verfügt die Nord-Süd-Achse Gotthard über zwei Schmuckstücke, welche den Aufbruch des Tessins in ein «drittes goldenes Zeitalter» nach Gotthardpass und Gotthard-Scheiteltunnel verdeutlichen. Im laufenden Jahr stehen bedeutende Entwicklungsprojekte in der Westschweiz im Fokus, beispielsweise die neuen Quartiere «des Halles» in Morges oder «O'Vives» in Genf.

Infrastruktur: notwendigen Zusatzunterhalt zum letzten Mal selber finanziert.

SBB Infrastruktur verzeichnete mit einem Divisionsergebnis von CHF –103 Mio. einen höheren Verlust als im Vorjahr (Vorjahr: CHF –96 Mio.). Auch 2016 hat die SBB aus eigenwirtschaftlichen Mitteln CHF 123 Mio. für die Bahninfrastruktur geleistet, unter anderem weil nicht alle Mehrkosten im Unterhalt durch die Leistungsvereinbarung gedeckt waren. Gemäss der entsprechenden Vereinbarung mit dem Bund, welche den Zeitraum zwischen 2014 und 2016 betrifft, ist dies 2016 zum letzten Mal geschehen. Zwischen 2013 und 2016 hat die SBB rund CHF 487 Mio. aus eigenwirtschaftlichen Mitteln bezahlt, da in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund nicht genügend Gelder

für die Bahninfrastruktur vorgesehen waren. SBB Infrastruktur ist es 2016 gleichzeitig gelungen, die Effizienz beim Unterhalt zu steigern. Die Unterhaltsproduktivität ist gestiegen: Das Verhältnis von CHF je Tausend Bruttotonnenkilometer ist gegenüber dem Vorjahr von 7,86 auf 7,72 gesunken.

SBB Infrastruktur ist es gelungen, die Effizienz beim Unterhalt zu steigern.

Der Netzzustand der SBB ist gut und hat sich aufgrund der Inbetriebnahme neuer Anlagen, insbesondere des Gotthard-Basistunnels, leicht verbessert. Es gibt keine akut kritischen Anlagen, d. h. Anlagen, die aufgrund ihres Zustands sofort ausser Betrieb genommen werden müssen. Die Sicherheit ist jederzeit gewährleistet. Bei der Anlagengattung Fahrbahn hingegen ist der Zustand nach wie vor nur ausreichend. Der Rückstand bei Unterhalt und Erneuerung der Bahninfrastruktur beträgt CHF 4,9 Mrd. (Vorjahr: CHF 4,2 Mrd.); dies entspricht rund 5,6 Prozent (Vorjahr: 5,2 %) des bewerteten Wiederbeschaffungswerts von CHF 87,8 Mrd. Rund 42 Prozent des Rückstands entfallen auf die Fahrbahn.

Ein Meilenstein der Schweizer Verkehrsgeschichte – und für SBB Infrastruktur, aber auch für den Güterverkehr, den Personenverkehr und SBB Immobilien – war die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016. Rund 4000 Mitarbeitende von uns und von Drittfirmen waren im Vorfeld für den Betrieb des Jahrhunderttunnels gründlich geschult worden. In einem intensiven Probetrieb wurden Millionen

von Details, Prozessen und Abläufen geregelt und eingeübt. Dank dieser akribischen Vorbereitung ist der historische Fahrplanwechsel ohne grössere Probleme gelungen.

G4-8

Divisionsergebnisse (in Mio. Schweizer Franken)	2016	2015	Δ%	Entwicklung 2015/16
Personenverkehr	139	131	+6,7 %	↗
Immobilien	433	342	+26,3 %	↗
vor Ausgleichszahlungen	12	12	-1,6 %	↘
Güterverkehr	1	-22	-	↗
Infrastruktur	-103	-96	-6,7 %	↘

Teil 2: Die Kraft des Gotthards nutzen.

Seit über 100 Jahren ist die SBB ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität und die Standortattraktivität der Schweiz. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels haben wir und unsere Wirtschafts- und Forschungspartner diese lange Geschichte um ein bedeutendes Kapitel erweitert. Der Gotthard-Basistunnel hat uns alle inspiriert: Wir haben national und international aufgezeigt, was die Schweiz mit Innovationskraft, Präzision und Zuverlässigkeit erreichen kann. Nach rund 17 Jahren Bauzeit und intensiven Tests und Probetrieb haben wir den längsten Eisenbahntunnel der Welt im Dezember in Betrieb genommen. Wir sind stolz, das Jahrhundertbauwerk erfolgreich zu betreiben. Und wir freuen uns mit unseren Kunden im Güter- und Personenverkehr über den grossen Leistungsschub auf der Nord-Süd-Achse Gotthard. Die Berge haben getrennt, nun bringt der Tunnel Menschen und Landesteile näher zusammen und vereint nationale Identität mit internationaler Ausstrahlung.

Nun bringt der Tunnel
Menschen und Landesteile
näher zusammen.

Wir sind uns aber bewusst: Bei Pünktlichkeit und Qualität auf der Nord-Süd-Achse Gotthard sind wir aktuell noch nicht am Ziel. Trotz hoher Bautätigkeit hat sich die Situation aber stetig verbessert – unter anderem dank der intensiven Zusammenarbeit mit unseren Partnern in Italien. Noch ist die Nord-Süd-Achse

Gotthard nicht fertig gebaut; sie hat ihre volle Leistungsfähigkeit nicht erreicht. Der Ceneri-Basistunnel ist noch im Bau, ebenso der 4-Meter-Korridor. Die rund 25 damit verbundenen Baustellen bei laufendem Betrieb sind eine grosse Herausforderung. Ab 2019 wollen wir die neuen Giruno-Züge von Stadler einsetzen, welche ein modernes und komfortables Reiseerlebnis bieten werden. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors voraussichtlich Ende 2020 nutzen wir in wenigen Jahren das ganze Potenzial der Nord-Süd-Achse Gotthard. Bis zu einer Stunde schneller werden unsere Kunden dann zwischen Norden und Süden unterwegs sein. Und im Tessiner Regionalverkehr verkürzen sich die Reisezeiten zwischen Sopra- und Sottoceneri um bis zu 50 Prozent.

Ost-West-Achse aufwerten.

Die Kraft und Inspiration des Gotthards wollen wir mitnehmen. Innovationskraft, Präzision und Zuverlässigkeit sollen weiterhin unsere Richtschnur sein, denn auch heute stehen wir vor bedeutenden Projekten. Nach der Nord-Süd-Achse richten wir unseren Fokus auf die Aufwertung der Ost-West-Achse für den Personen- und Güterverkehr.

Dabei sind die Vorhaben teilweise wesentlich anspruchsvoller und komplexer. Das grenzüberschreitende Projekt CEVA etwa, die neue Bahnlinie von Cornavin über Eaux-Vives in die französische Stadt Annemasse, muss unterschiedlichen Bestellern, Partnern und Gesetzgebungen gerecht werden. Die ersten Züge werden Ende 2019 auf der neuen Linie verkehren. Dies wird dann auch die Signale für den Léman Express auf Grün stellen. Als Europas grösste grenzüberschreitende S-Bahn wird er täglich rund 50 000 Reisende im Genferseegebiet befördern.

Mit dem Projekt Léman 2030 steht der Westschweiz ein eigentlicher Quantensprung bevor. Für mehr als CHF 3,8 Mrd. richten wir die Bahninfrastruktur auf das erwartete starke Nachfragewachstum aus. Bis 2030 wird sich die Zahl der Passagiere zwischen Lausanne und Genf verdoppeln und auf täglich 100 000 Personen ansteigen. Deshalb wird die SBB die Anzahl Sitzplätze zwischen Lausanne und Genf verdoppeln und den Takt der S-Bahnen in den Kantonen Waadt und Genf erhöhen. Die Bahnhöfe Lausanne, Renens und Genf werden wir vergrössern und somit mehr Kapazität, Komfort und Sicherheit für unsere Kunden schaffen.

—
**Innovationskraft,
 Präzision und Zuverlässig-
 keit sollen weiterhin
 unsere Richtschnur sein.**
 —

Auch die lange erwarteten neuen Doppelstockzüge für den Fernverkehr werden die Ost-West-Achse deutlich aufwerten. Sie bieten einen hohen Reisekomfort und können mit rund 1400 Sitzplätzen wesentlich mehr Reisende als bisher befördern. Die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der SBB umfasst 62 Doppelstockzüge für CHF 1,9 Mrd. Lieferant Bombardier ist bereits drei Jahre in Verzug und unternimmt grosse Anstrengungen,

damit die Züge noch in diesem Jahr zugelassen werden. Wir halten dies für möglich, aber anspruchsvoll. Wir werden den Zug erst im gelenkten Betrieb einsetzen, d. h. mit Kunden, aber nicht fix im Fahrplan. Bei der Qualität werden wir keine Kompromisse eingehen, und wir werden keine Experimente mit Kunden machen.

Im November hat die Tunnelbohrmaschine für den Eppenbergtunnel im solothurnischen Wöschnau den Betrieb aufgenommen. Sie wird den doppelspurigen Tunnel durch den Eppenbergtunnel treiben. Dieser ist das Herzstück des rund CHF 855 Mrd. teuren Vierspurausbaus der Strecke Aarau–Olten. Ab 2020 kann so die Kapazität auf dieser Hauptschlagader des Schweizer Bahnnetzes erhöht werden. Eine weitere Aufwertung der Ost-West-Achse steht mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern bevor, der seine Kapazitätsgrenze erreicht hat. In einem ersten Schritt werden bis 2025 der RBS-Bahnhof neu gebaut, eine neue SBB Unterführung erstellt sowie die Verkehrsverhältnisse auf dem Bubenbergrplatz angepasst. In einem zweiten Schritt soll der Bahnhof Bern bis 2035 mit vier zusätzlichen Gleisen erweitert werden. Für ihre Publikumsanlagen investiert die SBB dabei rund CHF 345 Mrd.

Die Mobilität der Zukunft gestalten – einfach, persönlich, vernetzt.

Die Mobilität erlebt weltweit einen tief greifenden Wandel. Kundenbedürfnisse verändern sich durch Digitalisierung und neue Technologien stark. Auch der intermodale Wettbewerb verstärkt sich deutlich (vgl. Box S. 14). Vor diesem Hintergrund haben wir 2016 die Strategie 2020 und Vision 2025+ erarbeitet. 2017 steht die Umsetzung dieser Strategie im Fokus. Wir haben bis 2020 und 2030 quantitative Ziele hinterlegt und unsere diesbezüglichen Ambitionen festgelegt. Wir sind auch in Zukunft eine starke Bahn. Und wir wollen ein vertrauenswürdiger Mobilitätsdienstleister und ein attraktiver Entwicklungspartner sein. Die Strategie 2020 weist den Weg in die Mobilität der Zukunft und orientiert sich in fünf Dimensionen an den Kundenbedürfnissen: Gesamtsystemkosten eingrenzen, auf gezielte Investitionen und Innovationen setzen, Erträge und

Auslastung steigern, die Mobilitätskette für die Kunden organisieren sowie unsere Führungs- und Leistungskultur stärken (siehe auch: www.sbb.ch/strategie).

Gesamtsystemkosten eingrenzen.

Die Bahn soll langfristig ihre Stellung als bedeutendes Glied in der Mobilitätskette halten. Wir wollen die Eisenbahn dort einsetzen, wo sie ihre traditionellen Stärken ausspielen kann – schnelle Beförderung von vielen Menschen und Gütern auf knappen Flächen in Ballungszentren, Agglomerationen und zwischen den wesentlichen Zentren der Schweiz, vorbei an Staus auf den Strassen. Und wir wollen sie möglichst robust gegenüber künftigen Veränderungen in der Mobilität weiterentwickeln. Bezüglich Preis-Leistungs-

Ost-West-Achse aufwerten.



Verhältnis wollen wir ein attraktives Verkehrsmittel bleiben. Deshalb haben wir das Fitnessprogramm «RailFit20/30» lanciert, das sich in Umsetzung befindet. Das heisst: Wir wollen mit weniger mehr machen – und dies smarter: Mit dem grössten Effizienzprogramm der Schweiz machen wir die SBB fit für die Zukunft. Denn der Wettbewerbsdruck im Mobilitätsmarkt nimmt zu. Gleichzeitig sorgt die Digitalisierung für eine erhöhte Transparenz über Angebote und ebnet den Eintritt von weiteren Mobilitätsanbietern. Zudem wirkt die Digitalisierung wie ein Katalysator, d. h., sie beschleunigt bestehende Entwicklungen in den Märkten, bei den Kunden, in der Technologie und zwingt deshalb auch uns zu einer höheren Entwicklungskadenz. Andere Verkehrsträger holen auf in Sachen Umweltvorteil. Auf der anderen Seite steigen die Gesamtsystemkosten der Bahn.



Digitaler HB Zürich

Der Zürcher HB ist einer der digitalsten Verkehrsknoten Europas. Rund 1100 «Beacons» der neuesten Generation ermöglichen im Zusammenspiel mit der «Mein Bahnhof App» eine einfache und komfortable Navigation durch den Bahnhof. Weitere «Location Based Services» wie ein digitaler «Concierge Service» per Messengerfunktion werden nach und nach auf dieser App lanciert.

Neue Fernverkehrszüge

Die neuen Doppelstockzüge für die Ost-West-Achse bieten viel Komfort und rund 1300 Sitzplätze – wesentlich mehr als bisher. Die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der SBB umfasst 62 Doppelstockzüge für 1,9 Milliarden Franken. Lieferant Bombardier strebt die Zulassung noch 2017 an. Die SBB wird die Züge vorerst im gelenkten Betrieb einsetzen, d. h. mit Kunden, aber nicht fix im Fahrplan.

Umbau/Erweiterung Bahnhof Bern

Bis zum Jahr 2025 realisieren die SBB und der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) zwei grosse Projekte: Neuer RBS-Bahnhof sowie neue Unterführung mit neuen Zugängen im SBB-Bahnhof. Für die Publikumsanlagen investiert die SBB rund 345 Mio. Franken. Im zweiten Ausbauschritt planen die SBB bis 2035, den SBB-Bahnhof seitlich zu erweitern. Damit bauen die SBB bis zum Jahr 2035 das Angebot für den Fern- und Regionalverkehr aus.

Mobilität der Zukunft: die Herausforderungen.

Kundenanforderungen und Mobilitätsverhalten wandeln sich

Künftig wird es wichtiger denn je werden, diese Kundenanforderungen frühzeitig zu antizipieren. Die Kunden wollen kombinierte Verkehrslösungen – von Tür zu Tür.

Intermodaler Wettbewerb steigt

Bei den Wettbewerbsvorteilen der Bahn (Sicherheit, Kapazität, Umweltfreundlichkeit, Flexibilität) werden andere Mobilitätsträger aufholen. Digitalisierung erhöht Transparenz und Auswahlmöglichkeiten für die Kunden.

Kosten der Bahn steigen

Steigende Unterhaltskosten, umfangreiche Anforderungen und Auflagen, hohe Strukturkosten, teure Infrastrukturausbauten, hohe Investitionen erhöhen die Gesamtsystemkosten der Bahn. Andere Verkehrsträger hingegen rechnen mit Einsparpotenzialen von bis zu 50 Prozent.

Schiene und Strasse effizienter nutzen

Neue Technologien erlauben eine effizientere Nutzung, sowohl von Schiene als auch von Strasse. Falls die Auslastung in Zügen und Autos gesteigert werden kann, könnten sogar Ausbauten vermieden und öffentlicher Raum in Städten frei werden. Voraussetzung ist eine abgestimmte Planung von Strassen- und Schienenkapazität.

Neue Technologien beschleunigen Entwicklungen

Neue Elemente und Anbieter wie Fernbusse und selbstfahrende Fahrzeuge tauchen in der Mobilitätskette auf und verschärfen den intermodalen Wettbewerb. Selbstfahrende Fahrzeuge haben das Potenzial, zum öffentlichen Individualverkehr zu werden und die Lücke des ÖV auf den ersten und letzten Meilen zu schliessen. Der Güterverkehr wird zunehmend Konkurrenz erhalten durch umweltfreundliche, flexible Angebote auf der Strasse.

Regulatorische und raumplanerische Anforderungen steigen

Die SBB als bundesnahes Unternehmen ist mit umfangreichen und kostentreibenden Standards konfrontiert. Im Datenschutz hat die SBB strengere Auflagen als private Akteure, die potenzielle Mitbewerber sein werden.

Öffentliche Mittel werden knapper

Bund und Kantone stehen unter Spardruck. Die tendenziell steigenden Ausgaben für den Öffentlichen Verkehr stehen zunehmend im Wettbewerb mit sozialer Sicherheit, Bildung usw. Die öffentliche Hand erwartet deshalb von der SBB vermehrt Einsparungen und Effizienzgewinne auf bestellte Angebote. Deshalb soll die Nutzerfinanzierung im ÖV erhöht werden.

Mit «RailFit20/30» geben wir Gegensteuer. Das heisst, wir wollen die Gesamtsystemkosten dämpfen, die Preise stabil halten und für Kunden und Besteller eine bezahlbare Bahn bleiben. Im Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern geht es aber nicht nur um Kosten, sondern auch um Qualität, Komfort und Sicherheit – diese wollen wir weiter steigern. Mit rund 300 Einzelmassnahmen werden wir CHF 1,2 Mrd. Kosten einsparen – allerdings nur dort, wo es die Kunden nicht spüren werden.

«RailFit20/30» umfasst auch einen Abbau von 1400 Stellen, vorab in Administration und Verwaltung, aber auch durch Produktivitätssteigerungen z. B. bei Verkehrs-

steuerung, Verkauf oder bei Rangierberufen. Den Abbau werden wir so sozialverträglich wie möglich gestalten. Und wenn immer möglich über natürliche Fluktuationen und Pensionierungen – in den betroffenen Berufsgruppen wechseln 500 Mitarbeitende pro Jahr die Stelle, und es werden 1300 pensioniert. Gleichzeitig bauen wir vor allem bei Zugspersonal und Reinigung 200 Stellen auf, um das erwartete Verkehrswachstum zu bewältigen.

Auf gezielte Investitionen und Innovationen setzen.

Verkehrsexperten sind sich einig: Das starke Nachfragewachstum im Öffentlichen Verkehr dürfte sich auch in Zukunft fortsetzen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) etwa rechnet in seinen Verkehrsperspektiven bis 2040 mit einem Verkehrswachstum von 51 Prozent im schienenbasierten Personenverkehr und von 45 Prozent im schienenbasierten Güterverkehr. Aus Sicht der SBB ist es wichtig, sich zudem vertieft mit den Auswirkungen von Digitalisierung, veränderten Mobilitätsbedürfnissen, neuen Mobilitätsanbietern und sich wandelnden politischen Rahmenbedingungen zu befassen.

Im Hinblick auf die Veränderungen im Mobilitätsmarkt arbeiten wir bei der Entwicklung von Mobilitätsangeboten und Arealen mit Szenarien, denn wir wissen nicht genau, welche Entwicklungen bis wann zu erwarten sind. Bereits vor drei Jahren haben wir auf einen Markteintritt von Fernbussen hingewiesen, heute sind sie Realität. Zur Diskussion stehen gar nationale Fernbuslinien. Seit Längerem beschäftigen wir uns mit den möglichen Auswirkungen von selbstfahrenden Fahrzeugen auf die Mobilitätsketten. Wir gehen davon aus, dass diese sowohl den Strassen- als auch den Schienenverkehr deutlich verändern werden. Sie haben das Potenzial, die ersten und letzten Meilen zu erschliessen und zu einem öffentlichen Individualverkehr zu werden. Noch offen ist, wann genau und wie massiv selbstfahrende Fahrzeuge in den Mobilitätsmarkt eintreten werden.

Was aber aus heutiger Perspektive klar ist: Es bestehen Kapazitätsengpässe im Bahnnetz, die beseitigt werden müssen, insbesondere im Raum Zürich und im Arc lémanique sowie beim Güterverkehr. Mit dem STEP Ausbauschnitt (AS) 2030/35 wollen Bund und SBB die Bahninfrastruktur kundenorientiert und wirtschaftlich ausbauen. Aus Sicht der SBB sollen dabei Projekte

bevorzugt werden, die Engpässe für die Kunden beseitigen. Ausserdem sollen Vorhaben priorisiert werden, die ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben und langfristig finanziell tragbar sind. Wir sollten dort gezielt ausbauen, wo die Bahn gegenüber andern Verkehrsträgern wie Autos oder Fernbussen vergleichsweise die grössten Vorteile bringt. Ausbauten sollten auch robust gegenüber Veränderungen in den Mobilitätsketten für Personen und Güter sein. Von 2016 bis 2020 investieren wir über CHF 22 Mrd. in Rollmaterial, Infrastruktur sowie in neue Angebote und Dienstleistungen. Die Investitionen der SBB betreffen vor allem die Verbesserung der Nachhaltigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und der Servicequalität. Zudem steigern wir die Convenience für Kunden durch den Ausbau physischer Umsteigepunkte, Arealentwicklungen und die Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu Destinationen mit attraktivem Dienstleistungsangebot.

Innovationen sind zentral, um künftige Kundenbedürfnisse zu befriedigen. Sie sind wichtig, um auf sich verändernden Märkten bestehen zu können. Innovationen vorantreiben heisst auch, als Unternehmen agil zu sein. Wir haben den Mut, zusammen mit den Kunden Neues auszuprobieren – es aber auch wieder zu stoppen, wenn es sich nicht bewährt.

Die Chancen von Digitalisierung und neuen Technologien nutzen wir konsequent.

Die Chancen von Digitalisierung und neuen Technologien nutzen wir konsequent: z. B. mit intelligenten Güterwagen, dem digitalen Bahnhof, SBB Mobile oder dem SBB Reiseplaner. Deshalb stärken wir 2017 unser Innovationsmanagement und bilden ein konzernübergreifendes Kernteam Innovation. Wenn es um die Gestaltung der Reiseketten von morgen geht, ist ein exploratives, couragiertes und schnelles Vorgehen notwendig. Es braucht zudem den Mut und die Konsequenz für Anpassungen, wenn die Planungen nicht mehr mit der Realität übereinstimmen (z. B. Ausbauschritte, etwa alle fünf Jahre).

Wir setzen auch auf Innovationen, um die Infrastruktur smarter und effizienter zu nutzen. Denn Digitalisierung und Automatisierungen eröffnen auch hier neue Möglichkeiten. Unsere Verkehrswege bergen gewaltige Potenziale, die wir gemeinsam ausschöpfen können – zusammen mit der ÖV-Branche und als Schweizer Forschungs-

Für die Kunden die Reise von Tür zu Tür organisieren.

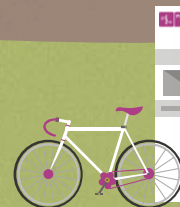
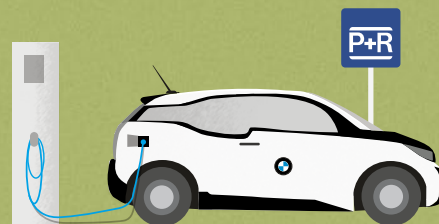
Von Tür-zu-Tür mit der SBB

Die SBB unterstützt die Kunden, damit sie ihre Reisen Tür-zu-Tür und aus einer Hand organisieren und buchen können. Schon heute spielt die SBB eine starke Rolle als digitaler, persönlicher und vertrauenswürdiger Mobilitätsdienstleister. Dieser zentrale Platz in der Mobilitäts- und Logistikkette soll gestärkt werden – kooperativ mit der ÖV-Branche und Partnern. Beispiele dafür sind «SBB Green Class», das innovative Kombi-Angebot für die ganze Mobilitätskette oder die selbstfahrenden Shuttles, die ab Sommer in Zug verkehren.



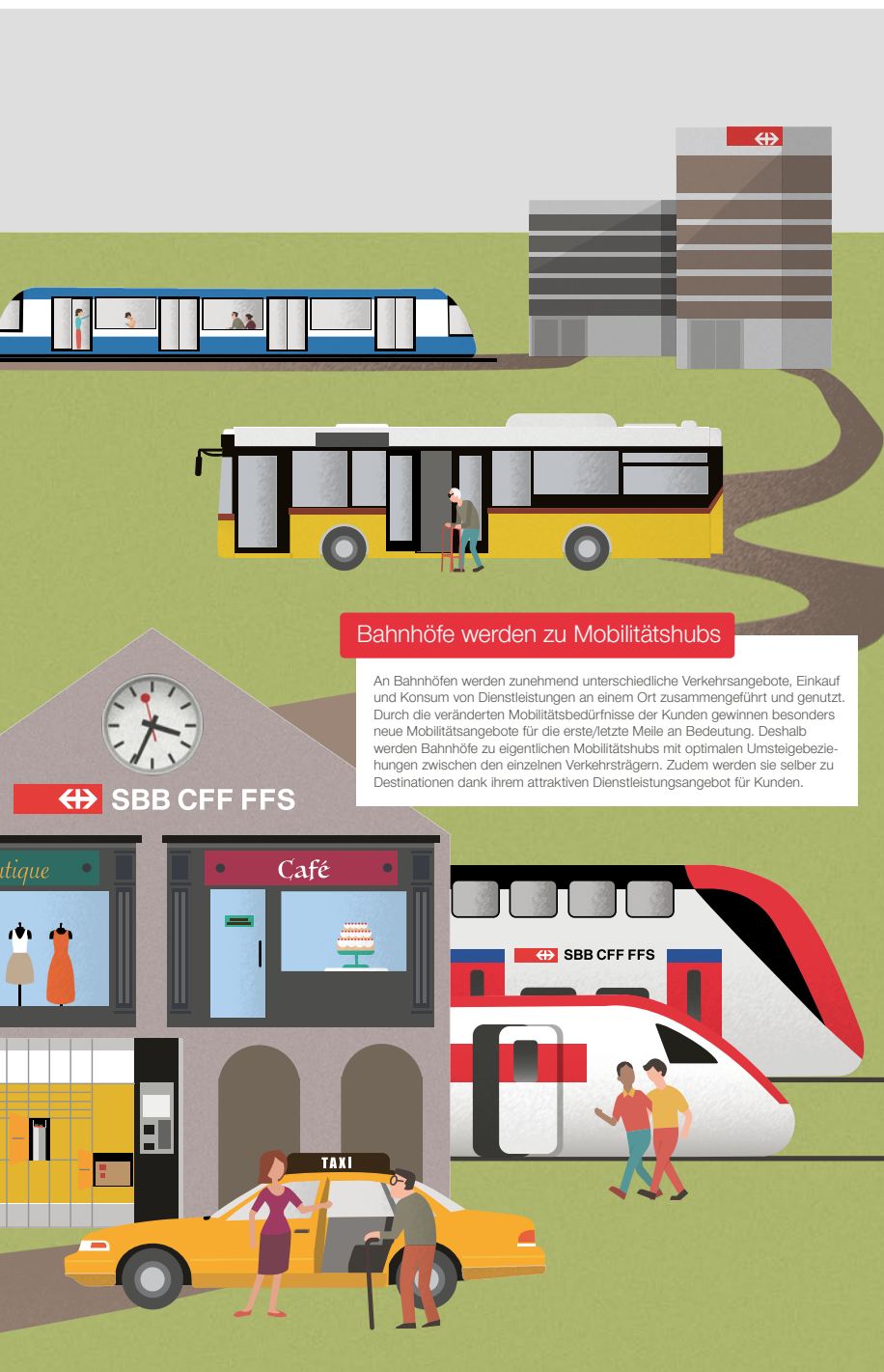
Apps für die vernetzte Mobilität

SBB Mobile, der Fahrplan und Billettschalter für unterwegs, wird stetig weiter entwickelt. Im ersten Quartal 2017 führt die SBB eine Sprachsteuerung mit einem sprechenden Fahrplan und einem Sprachroboter für weitergehende Auskünfte ein. Die neue SBB Reiseplaner-App ermöglicht es den Kunden, eine Reise mit verschiedenen Verkehrsträgern zu vergleichen, zu kombinieren und zu buchen. So kommen in den nächsten Monaten auch Taxi-Dienstleistungen sowie möglicherweise Uber hinzu.



Entwicklungs-, Ausbildungs- und Industriestandort. Mit dem STEP AS 2030/35 etwa will die SBB die Stärken der Bahn mit dem Potenzial neuer Technologien kombinieren. Letztere ermöglichen es der SBB, die Bahn sicherer und zuverlässiger zu betreiben. Wir gehen davon aus, dass wir die Trassenkapazität um bis zu 30 Prozent erhöhen können. Hierzu treiben wir die Automatisierung der Fahrplannerstellung, des Bahnbetriebs sowie der Zugsteuerung voran und prüfen auch die Möglichkeit von selbstfahrenden Zügen. Zudem konzipiert die SBB ein neues digitales Stellwerk. Dieses reduziert die Menge und Vielfalt an Sicherungsanlagen, was massiv Kosten spart.

Als attraktiver Entwicklungspartner wollen wir mit regionalen Gesamtperspektiven die Potenziale von Arealen und Infrastruktur ausschöpfen. Zusammen mit den Kantonen verzahnen wir Angebot, Infrastruktur und Arealentwicklungen und optimieren die Wert-



schöpfung für Kunden und die beteiligten Partner. Bis 2018 sollen Gesamtperspektiven für die übergeordneten Planungsräume Westschweiz, Mittelland, Zentralschweiz, Ostschweiz und Zürich erarbeitet werden. Bereits unterzeichnet sind die Gesamtperspektiven Bern, Wallis, Basel, Zentralschweiz und Tessin. 2017 stehen die Entwicklung der Verkehrsknoten in Basel und Luzern im Zentrum sowie die Konkretisierung der Gesamtperspektive Tessin inklusive Industriewerk Bellinzona.

Mit Blick auf künftige Ausbauschritte ist die unternehmerische Fitness der SBB entscheidend. Wenn wir die Mobilität mit neuen Technologien und Digitalisierung smart machen wollen, müssen wir auch als Unternehmen einfacher und smart werden. Wir müssen deshalb unsere Prozesse – aber auch die Leistungen für die Kunden – noch einfacher machen. Dies ist ein wesentlicher Pfeiler der SBB Strategie 2020.

Erträge und Auslastung steigern.

Das Mobilitätswachstum wollen wir nicht zuletzt mit einer effizienteren Nutzung des Bahnnetzes bewältigen. Die SBB trifft daher Massnahmen, um die Züge über den Tag verteilt besser auszulasten. Dazu gehören Sparbillette oder Vorausbuchungen beim Wagenladungsverkehr im Güterverkehr. Die durchschnittliche Auslastung im Personenverkehr liegt heute bei rund 30 Prozent. In den Hauptverkehrszeiten aber steigt die Auslastung auf teilweise über 100 Prozent. Mit der «Work Smart»-Initiative fördert die SBB zusammen mit anderen Schweizer Unternehmen flexible Arbeitsformen. Im Rahmen einer Kooperation hat die Hochschule Luzern ihre Unterrichtszeiten am Campus Rotkreuz so gelegt, dass die Studierenden nicht in den Hauptverkehrszeiten anreisen müssen. Erste Massnahmen zeigen bereits Wirkung: Wie 2015 ist auch 2016 die Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten stärker gestiegen als in den Hauptverkehrszeiten.

Mobilitätskette für die Kunden organisieren.

Die Kunden wollen zunehmend eine kombinierte Mobilität. Für die SBB bietet dies die Chance, die gesamte Mobilitätskette als einfache Dienstleistung zu organisieren. Das heisst, wir bauen – zusammen mit Partnern und der ÖV-Branche – einen einfachen und massgeschneiderten Tür-zu-Tür-Service auf. Im Güterverkehr etwa werden wir den kombinierten Verkehr weiterentwickeln und die Zusammenarbeit mit Hupac stärken. Mit dem Markttest «SBB Green Class» haben wir im Personenverkehr ein weltweit einmaliges Kombiangebot lanciert, welches die Vorteile von Strasse und Schiene kombiniert. Wissenschaftlich begleitet wird der auf ein Jahr konzipierte Markttest von der ETH Zürich. Dank des Elektroautos BMW i3 und des SwissPass inkl. GA 1. Klasse sowie der Sharing-Optionen Mobility und PubliBike kombiniert «SBB Green Class» umweltfreundliche, individuelle Mobilität auf der Strasse mit den Angeboten des Öffentlichen Verkehrs. Dazu gehören auch ein Jahresabonnement von P+Rail sowie eine WallBox (inkl. Montage) am Wohnort für die Aufladung des Elektroautos. In Zug starten wir im ersten Halbjahr einen Pilotversuch mit selbstfahrenden Shuttles. Diese verkehren in einem definierten Gebiet zwischen Bahnhof und der V-Zug Immobilien AG und zeigen, wie die urbane Mobilität in einer vernetzten SmartCity organisiert werden könnte. Aus dem Markttest erhoffen wir uns wichtige Erkenntnisse, um ähnlich gelagerte Produkte auf den Markt bringen zu können.

Die Kunden wollen zunehmend eine kombinierte Mobilität.

Die SBB hat eine führende Position im Wettbewerb um die Organisation der Mobilitätsketten für unsere Kunden. Neue Verkehrsträger wollen wir nicht abwehren, sondern sie in die Mobilitätsketten integrieren, sofern sie einem Kundenbedürfnis entsprechen. Denn wir wollen unseren Kunden möglichst umfassende Mobilitätsdienstleistungen anbieten. So unterstützen wir die Taxibranche bei der Entwicklung einer Buchungs-App und werden diese in unseren Reiseplaner integrieren. Zudem überprüfen wir auch die Integration von Uber, vorausgesetzt das Unternehmen hält sich an die geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

Führungs- und Leistungskultur stärken.

Basis unseres Wegs in die Mobilität der Zukunft sind unsere gut 33 000 Mitarbeitenden. Dank ihnen kann sich die Schweiz auf eine starke Eisenbahn verlassen – heute und in Zukunft. Wir bauen auf die Stärken der Vergangenheit in unseren Genen: Pioniergeist, Zuverlässigkeit und ein «feu sacré». Letzteres zeigt sich darin, dass unsere Mitarbeitenden auch in intensiven Zeiten des Wandels ihr Bestes geben. Wir wollen die Führungs- und Leistungskultur in unserem Unternehmen weiter stärken. Eine Kultur, die Leistungen fordert und fördert. Durch konsequente Führung, vorbildliches Verhalten, übergreifende Zusammenarbeit und zukunftsgerichtete Kompetenzen setzen wir positive Energien für Topergebnisse frei. Die Steigerung der Personalmotivation bildet die dafür notwendige kulturelle Basis – gemäss unseren Werten ambitioniert, verantwortungsvoll, beweglich, leidenschaftlich, respektvoll.

Nur mit kompetenten Mitarbeitenden bleibt die SBB zukunftsfähig. Berufe verändern sich in diesen Zeiten des Wandels immer rascher. Veränderungen müssen frühzeitig erkannt werden. Flexiblere Lern- und Zusammenarbeitsformen sowie die Agilität der Mitarbeitenden werden künftig stärker gefragt sein. Genau darauf zielt unser neues Programm »Fit4Future«, mit dem wir unsere Mitarbeitenden für die Mobilität der Zukunft befähigen wollen. «Fit4Future» bietet Weiterbildungen an, vermittelt neue Kompetenzen und setzt auf neue Lern- und Arbeitsformen. Für uns ist es eine Verpflichtung, mit den Mitarbeitenden verantwortungsbewusst umzugehen.

Wir brauchen verlässliche Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft.

Wir haben heute die Chance, eine neue Etappe für die Schweizer Eisenbahn einzuläuten. Verlässliche Rahmenbedingungen, eine gesicherte Finanzierung (vgl. Infografik Finanzströme) und gleich lange Spiesse im Wettbewerb der Mobilitätsträger sind dazu unerlässlich. Mit der Leistungsvereinbarung 2017–2020 wurde hier ein grosser Schritt getan. Mit der Ablehnung der Pro-Service-Public-Abstimmung haben uns die Stimmbürger ihr Vertrauen ausgesprochen und uns den Rücken gestärkt, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Dies ist für uns eine Verpflichtung, die SBB für die Kunden noch besser zu machen. Für den Regionalverkehr hat der Bundesrat Ende 2016 dem Parlament erstmals einen vierjährigen Kredit vorgeschlagen, was für alle Partner die Planungssicherheit deutlich verbessert.

Im intermodalen Wettbewerb setzen wir uns für gleiche Anforderungen für alle Mobilitätsträger ein. Dabei müssen wir uns – wie bei Fernbussen – auf eine Offenheit gegenüber neuen Anbietern einstellen, wenn sie den Kunden gute Leistungen erbringen. Was noch zu wenig berücksichtigt wurde, ist die Frage nach der langfristigen Auswirkung von Fernbussen auf bestehende Infra-

Wir haben heute die Chance, eine neue Etappe für die Schweizer Eisenbahn einzuläuten.

strukturen, beispielsweise auf schlecht ausgelastete Regionalverkehrslinien. Die SBB sieht die Konkurrenz nicht als Bedrohung. Sie ist dank «RailFit20/30» vorbereitet, nimmt die Entwicklung ernst und verfolgt sie aufmerksam. Sowohl international als auch national müssen die Anbieter gleich lange Spiesse haben in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Passagierrechte, Sicherheit oder Behindertengleichstellungsgesetz.

Wir helfen den Weg zu bereiten, damit die Chancen der Digitalisierung für Kunden und Bahn genutzt werden können. Es braucht z. B. zeitnah für die ÖV-Branche Rechtssicherheit, damit bestehende (SwissPass) und künftige Businessmodelle (Mobilitätsintegrator) sowie der Ticketkontrollprozess auf einer klaren datenschutzrechtlichen Grundlage umgesetzt werden können. Wir setzen uns weiter ein für konkurrenzfähige Angebote und eine verlässliche Finanzierung im nationalen und regionalen Personenverkehr.

Mit Blick auf die Weiterentwicklung des Fernverkehrs sind wir offen für eine partnerschaftliche Mehrbahnenlösung und mit der SOB darüber im Gespräch. Hingegen sind wir überzeugt, dass eine Aufteilung auf mehrere Anbieter der falsche Weg ist. Sie würde eine deutliche Erhöhung der ÖV-Gesamtkosten nach sich ziehen. Diese Kosten müssten die Kunden sowie die Besteller Bund und Kantone tragen. Mit der BLS hat die SBB 2001 eine Vereinbarung abgeschlossen, welche die Effizienz steigert und Synergien zwischen Regional- und Fernverkehr nutzt. Eine BLS-Fernverkehrskonzession würde dieser gültigen Vereinbarung widersprechen. Entsprechend würde die SBB eigene Angebote machen für den S-Bahn-Verkehr und auch bezüglich der künftigen Verkehrssteuerung im Raum Bern-Wallis. Die Fernverkehrskonzession ist ein seit Jahrzehnten bewährtes System, zugeschnitten auf unser hochbelastetes, komplexes Mischverkehrsnetz, das im europäischen Kontext den Charakter einer in sich geschlossenen «S-Bahn Schweiz» hat. Dieses fein austarierte System trägt insbesondere auch den Anliegen der Kantone und Regionen am besten Rechnung.

Auf internationaler Ebene haben wir im Rahmen der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels mit den europäischen Bahnen am CEO Summit die «Lugano-Agenda» koordiniert und unterzeichnet. Diese definiert Aktionsfelder wie den automatisierten

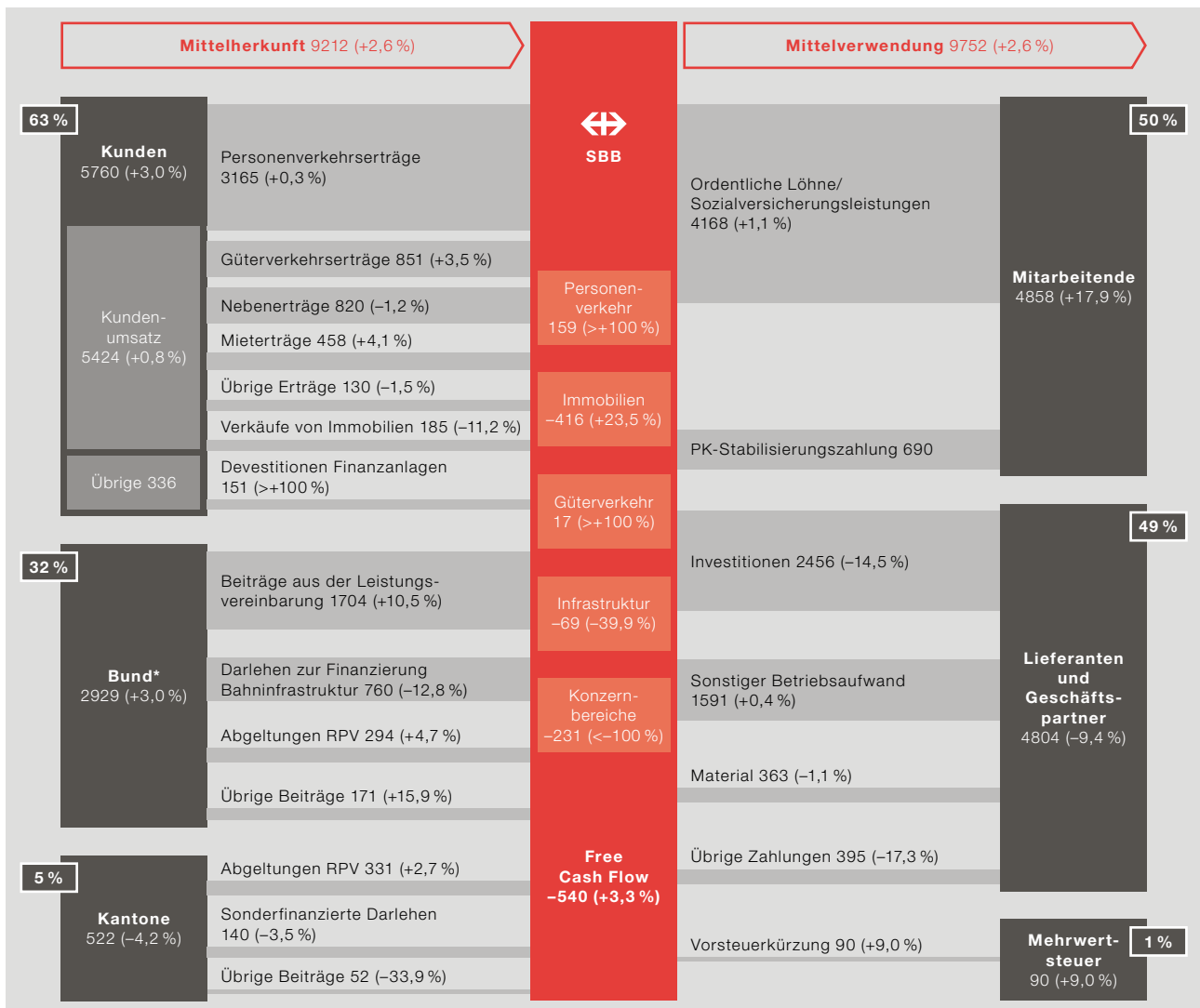
Bahnbetrieb, die Pünktlichkeit auf der Nord-Süd-Achse oder den elektronischen Frachtbrief und harmonisiert die Aktivitäten hinsichtlich der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der EU. Insbesondere sollen die Anschlüsse innerhalb Europas verbessert werden. Die Bahnen müssen die Digitalisierung nutzen und die Ticketingsysteme aufeinander abstimmen. Die Kunden sollen darauf vertrauen, dass ihre Daten geschützt werden. Die technischen Daten hingegen wollen die Bahnen offen austauschen sowie Standards harmonisieren, damit Abläufe vereinfacht und Kosten gesenkt werden können. So können die Chancen der integrierten Bahn genutzt werden. Die «Lugano-Agenda» ist integraler Bestandteil der Prioritäten der CER, der Vereinigung europäischer Bahnen, und des UIC (des internationalen Eisenbahnverbands) Europa und wird in diesem Rahmen weiterverfolgt und umgesetzt.

Technologische Entwicklungen wie die Digitalisierung werden uns vorwärtsbringen in der Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Beratung und persönlicher Kundenkontakt werden uns immer wichtig sein. Wir gestalten die Mobilitätszukunft also digital und persönlich. Die SBB ist und bleibt ein entscheidender Faktor dafür, dass die Wirtschaft in der Schweiz funktioniert und dass Menschen mobil sind und bis ins hohe Alter barrierefrei reisen können. Wir sind bereit dafür, diese Rolle auch in Zukunft zu spielen: mit Swissness, Effizienz, Kundenfreundlichkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit sowie modernen und kundenorientierten Mobilitätslösungen heute und morgen.

Die Fernverkehrskonzession ist ein seit Jahrzehnten bewährtes System.

Mittelflüsse der SBB 2016.

Mio. CHF und Wachstum ggü. 2015



* Ohne à-fonds-perdu-Beiträge für Tunnelausbruch und ohne zusätzliche Darlehen für Gotthard-Basistunnel.

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

Die grössten Positionen im Aufwand sind Lohn und Sozialversicherungsleistungen für die Mitarbeitenden (50%). Daneben bezahlt die SBB Lieferanten und Geschäftspartner für Material und Dienstleistungen (49%). Da die SBB 2016 mehr Mittel aufgewendet als eingenommen hat, ergibt sich ein negativer Free Cash Flow in der Höhe von CHF -540 Mio.

Das Jahr 2016 war eines der emotionalsten und erfolgreichsten in der Geschichte der SBB. Dies lässt uns mit Zuversicht in die Zukunft blicken. Wir haben gut sechseinhalb Millionen Kunden und mehr als eine Million Fahrgäste pro Tag. Es freut uns, dass wir auch in Zeiten des Wandels auf das Vertrauen der Kunden zählen dürfen. Dafür danken wir ihnen herzlich und an erster Stelle. Die SBB erbringt dank ihrer Mitarbeitenden in der Regel im täglichen Betrieb eine grosse Leistung, die geschätzt wird. Zugleich bleibt für uns zentral: Aus jedem Fehler, der in einem so grossen Unternehmen vorkommen kann, wollen wir lernen und für unsere Kunden noch besser werden. Unser Dank gilt

auch der Schweizer Bevölkerung sowie Bund und Kantonen für den bestellten Verkehr, die Beiträge für Betrieb und Unterhalt sowie für Ausbauprojekte. Und besonders danken wir unseren gut 33 000 Mitarbeitenden, die jeden Tag Spitzenleistungen für unsere Kunden erbringen. Mit ihnen als Basis wird es uns gelingen, die über 100-jährige Erfolgsgeschichte der SBB auch in Zukunft fortzuschreiben.



Monika Ribar
Präsidentin des Verwaltungsrates SBB AG



Andreas Meyer
CEO SBB AG

Corporate Governance. Offen und verständlich.

Die Unternehmensleitung der SBB pflegt gegenüber der Öffentlichkeit eine offene und verständliche Corporate Governance: Sie setzt sich für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Verantwortung, Leistung und Entlohnung ein.

Rechtsform und Konzernstruktur.

G4-6 G4-7 G4-17

Mit einer offenen Berichterstattung will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach vermehrter Information und erweiterter Transparenz gerecht werden. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung in Bezug auf Gliederung und Organisation so weit möglich an der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (2016) sowie am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2016). Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.

Rechtsform.

G4-3 G4-5

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 120). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

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

Bedeutende Aktionäre.

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

Kreuzbeteiligungen.

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

Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. 12. 2016 CHF 9 Mrd. und ist eingeteilt in 180 Mio. Namenaktien mit einem Nennwert von je CHF 50.–. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine sowie keine Wandelanleihen oder Optionen. Diese Kapitalstruktur ist seit der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1999 unverändert geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben derjenigen von Art. 7 Abs. 3 des SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Organigramm (31. Dezember 2016).

G4-34

Verwaltungsrat Monika Ribar , Präsidentin des Verwaltungsrats				Interne Revision Stefan Raimann			
Chief Executive Officer Andreas Meyer							
Personenverkehr	Immobilien	SBB Cargo	Infrastruktur	Finanzen	Human Resources	Informatik	Kommunikation
Jeannine Pilloud	Jürg Stöckli	Nicolas Perrin	Philippe Gauderon	Georg Radon ab 1.1.2017 Christoph Hammer	Markus Jordi	Peter Kummer	Kathrin Amacker
Verkehr	Portfolio-management	Vertrieb	Fahrplan und Netzdesign	Corporate Accounting	Personalpolitik	Solution Center	Integrierte Kommunikation
Regionen	Development	Produktion	Anlagen und Technologie	Corporate Controlling	Bildung SBB	Personenverkehr	Sicherheit und Qualität
Operating	Bewirtschaftung	Asset Management	Projekte	Corporate Treasury	Topkader und Konzernbereiche	Solution Center	Unternehmensentwicklung
Verkehrsmanagement	Immobilienrechte	Finanzen	Instandhaltung	Corporate Treasury	Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales	Infrastruktur	Recht und Compliance
Vertrieb und Services	RailClean	Human Resources	Betrieb	Prozess- und Projektmanagement	Gesundheit und Soziales	Immobilien	Sonstige Konzernbereiche
Finanzen	Finanzen	Unternehmensentwicklung	Einkauf, Supply Chain, Produktion	Shared Service Center	Shared Service Center	Solution Center	
Human Resources	Human Resources	Qualität, Sicherheit und Umwelt	Energie	Versicherungsmanagement	Unternehmensentwicklung	Finanzen, HR, Immobilien	
Unternehmensentwicklung	Marketing und Kommunikation		Finanzen	Corporate Risk Management	Culture & Leadership	Software Engineering	
Öffentliche Sicherheit	Recht, Compliance und Beschaffung		Human Resources	Shared Service Organisation		Operations Management	
	Qualität und Sicherheit		Unternehmensentwicklung	Change Management		Strategie, Architektur und Qualität	
			Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt	Supply Chain Management		Security & Risk Management	
						Markenführung/-Erlebnis	
						Customer Experience	
						Strategie, Marketing, Nachhaltigkeit	

Konzernleitung

Verwaltungsrat.

Am 31. Dezember 2016 setzte sich der Verwaltungsrat der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen. Der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele, erstattet dem Bundesrat Bericht über deren Erreichung und stellt ihm die zur Überprüfung notwendigen Informationen zur Verfügung. Darüber hinaus kommen dem Verwaltungsrat die unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben nach Obligationenrecht sowie nach dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) zu.

Mitglieder des Verwaltungsrats.

G4-38 G4-39

Sämtliche Mitglieder unterhalten zur SBB und zu ihren Gesellschaften keine Geschäftsbeziehungen und waren in den letzten vier Jahren nicht exekutiv im Konzern der SBB tätig. Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Auch 2016 wurde diese durch Andrea Hämmerle und Daniel Trolliet wahrgenommen.

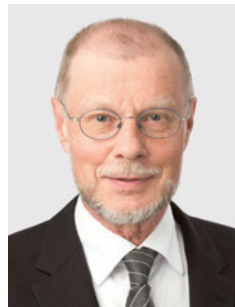
Die nebenstehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2016, die Funktionen der einzelnen Mitglieder innerhalb der SBB, ihre Nationalität und das Jahr der erstmaligen Wahl in den Verwaltungsrat. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.



Monika Ribar (1959, CH)

Verwaltungsratspräsidentin seit 15. Juni 2016, Mitglied seit 2014, lic. oec., Vorsitzende des Risiko- und Complianceausschusses sowie des Ausschusses Präsidium/Interessenbindung, Mitglied des Prüfungsausschusses, des Personal- und Organisationsausschusses und des Ausschusses Infrastruktur.

Wesentliche Mandate: Sika AG, Baar, Mitglied, Präsidentin Audit Committee | Chain IQ Group AG, Zürich Mitglied | Lufthansa AG, Frankfurt, Mitglied.



Peter Siegenthaler (1948, CH)

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

Wesentliche Mandate: Berner Kantonalbank AG, Mitglied | Schweizer Kulturstiftung Pro Helvetia, Mitglied Stiftungsrat.



Erich Ammann (1957, CH)

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

Wesentliche Mandate: Schindler Aufzüge AG, Ebikon, VR-Präsident.



Andrea Hämmerle (1946, CH),
Personalvertreter
Mitglied seit 2012, Dr. iur., alt Nationalrat, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses.
Wesentliche Mandate: Verein Pro Origen (Origen Kulturfestival), Präsident.



Beat Schwab (1966, CH)
Mitglied seit 15. Juni 2016, Dr. rer. pol., Global Head Real Estate Investment Management, Credit Suisse AG, Mitglied des Prüfungsausschusses.
Wesentliche Mandate: Zug Estates Holding AG, Zug, Mitglied | Wincasa AG, Winterthur, Mitglied | Varia US Properties AG, Zug, Mitglied | Swiss Funds & Asset Management Association (SFAMA), Fachausschuss Immobilien | CSAM Immobilien Kapitalanlagegesellschaft mbH, Deutschland, Aufsichtsratsvorsitzender.



Georg Kasperkovitz (1966, A)
Mitglied seit 15. Juni 2016, Dr. techn., MBA, Finance Director der Mondi Business Unit Consumer Packaging, Mondi Consumer Packaging AG, und Prokurist der Mondi AG. Mitglied des Ausschusses Infrastruktur.
Keine wesentlichen Mandate.



Daniel Trolliet (1954, CH),
Personalvertreter
Mitglied seit 2011, Mitglied des Personal- und Organisationsausschusses und des Risiko- und Complianceausschusses.
Wesentliche Mandate: Fondation Général Henri Guisan, Mitglied Stiftungsrat | Grossrat Kanton Waadt, Mitglied.



Alexandra Post Quillet (1967, CH)
Mitglied seit 2012, lic. oec., Crescendo Marketing Unternehmensberatung, Teilhaberin. Vorsitzende des Personal- und Organisationsausschusses, Mitglied des Risiko- und Complianceausschusses.
Wesentliche Mandate: HUG AG, Malers, Mitglied | Schenk SA, Rolle, Mitglied | Universität Lausanne, Mitglied Stiftungsrat.



Pierre-Alain Urech (1955, CH)
Mitglied seit 2015, CEO Gruppe Romande Energie SA Morges, Vorsitzender des Ausschusses Infrastruktur und Mitglied des Risiko- und Complianceausschusses.
Wesentliche Mandate: Verwaltungsratspräsident bei fünf Gesellschaften im Energiebereich in der französischen Schweiz (Romande Energie Commerce SA, Morges | Romande Energie Services SA, Morges | Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. [FMHL], Château-d'Oex | Forces Motrices de l'Avançon SA [FMA SA], Bex | Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA, Bourg-Saint-Pierre) | Télég-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVG SA), Villars-sur-Ollon, Mitglied | regioGrid (Verband kantonaler Elektrizitätsunternehmen), Vorstandsmitglied | Chambre vaudoise du commerce, Mitglied des Strategieausschusses.

Weitere Tätigkeiten.

G4-41

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Konzernleitung deklarieren ihre Interessenbindungen nach dem Prinzip der Selbstdeklaration. Ein besonderer Ausschuss des Verwaltungsrates (Präsidium/Interessenbindungen), zusammengesetzt aus Monika Ribar und Peter Siegenthaler, 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.

G4-40

Der Verwaltungsrat und die Verwaltungsratspräsidentin werden seit der Statutenrevision vom 9. Juni 2011 von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt. Die Generalversammlung wählt die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Verwaltungsrats. Im Übrigen konstituiert sich der Verwaltungsrat selber. 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 2017 statt.

Interne Organisation.

G4-36

G4-44

G4-45

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 2016 acht ordentliche Sitzungen und drei Klausursitzungen ab.

Es bestehen folgende vorberatende Ausschüsse: Prüfungsausschuss (vier Sitzungen im Geschäftsjahr), Personal- und Organisationsausschuss (sechs Sitzungen im Geschäftsjahr), Risiko- und Complianceausschuss (zwei Sitzungen im Geschäftsjahr), der Ausschuss Infrastruktur (vier Sitzungen im Geschäftsjahr) und der Ausschuss Präsidium und Interessenbindungen (eine Sitzung im Geschäftsjahr). Die Präsidentin des Verwaltungsrates ist in allen Ausschüssen vertreten. Der CEO und die betroffenen Konzernleitungsmitglieder nehmen in der Regel an diesen Sitzungen teil.

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

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

plianceausschuss mit dem jährlich erstatteten «Legal & Compliance»-Bericht. Der Leiter der Internen Revision sowie die Leiterin des Corporate Risk Management nehmen an den Sitzungen des Risiko- und Complianceausschusses teil.

Der Personal- und Organisationsausschuss behandelt die VR-Geschäfte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wahl bzw. der Abberufung von Konzernleitungsmitgliedern sowie mit deren Entlohnung (inkl. Anstellungsbedingungen 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) sowie mit weiteren, wichtigen personalen und sozialen Themen.

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

Der Ausschuss Präsidium/Interessenbindung befasst sich mit den deklarierten Interessenbindungen der Mitglieder des Verwaltungsrates der SBB. Er führt den Deklarationsprozess für Interessenbindungen durch und überwacht die Einhaltung des Verhaltenskodexes.

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

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

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

G4-35

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

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

G4-48

G4-49

G4-50

Der Verwaltungsrat hat ein integriertes Planungs- und Reporting-System 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 der externen Revisionsstelle sowie Kenntnisnahme des umfassenden Berichts der externen Revisionsstelle;
- Genehmigung jährlicher Corporate Risk Report; Kenntnisnahme des Massnahmencontrollings; Kenntnisnahme des «Legal & Compliance»-Berichts;
- Internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- Genehmigung jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften der SBB;
- Kenntnisnahme jährlicher Netzzustandsbericht;
- Genehmigung jährlicher Bericht zur Leistungsvereinbarung;
- Genehmigung jährlicher Sicherheitsbericht (Security und Safety).

Interne Revision.

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

Risikomanagement.

G4-46 G4-47

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 Risiken identifiziert, beurteilt und Massnahmen zur Risiko-steuerung ergriffen. Die Konzernleitung, der Risiko- und Complianceausschuss sowie der Verwaltungsrat setzen sich mit den wesentlichen Risiken und den Massnahmen auseinander. Entscheidungen auf dieser Stufe werden in den nachfolgenden Risk-Management-Prozessen berücksichtigt. Über die Durchführung der Risikobeurteilung wird gem. Art. 961c OR im Anhang zur Konzernrechnung berichtet.

Compliance.

G4-56 G4-57 G4-58

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, die für alle Mitarbeitenden, Kunden und Lieferanten gleichermaßen verbindlich sind. Tatsächliche oder vermutete Verstösse von internen, aber auch von externen Personen können vertraulich der Compliance-Meldestelle oder auch anonym über ein sicheres, webbasiertes System gemeldet werden. Mit dem Compliance Management System (CMS) stellt die SBB eine wirksame Regel- und Gesetzeskonformität sicher.

Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung. Die Konzernleitung besteht aus neun Mitgliedern, die vom Verwaltungsrat gewählt werden. Sie sind für die operative Führung der ihnen zugeteilten Organisationseinheit verantwortlich. Der CEO vertritt die Konzernleitung gegenüber dem Verwaltungsrat.

Mitglieder der Konzernleitung.

G4-38

Die Aufstellung in diesem Kapitel gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2016, 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.

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2016 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 Sicherheit und Qualität, Unternehmensentwicklung, Recht & Compliance ausserhalb der Konzernleitung. Supply Chain Management wird durch den CFO geführt.



Andreas Meyer (1961, CH)

CEO seit 2007, lic. iur., Rechtsanwalt, MBA INSEAD Fontainebleau (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 Geschäfts-

führung der DB Personenverkehr GmbH sowie Mitglied des Executive Board der Deutschen Bahn AG.

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Präsident | Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Vorstandsmitglied | Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Vizepräsident | IMP HSG – Institut für Systemisches Management und Public Governance; Mitglied geschäftsleitender Ausschuss | SMG Schweizerische Management Gesellschaft, Vorstandsmitglied.



Jeannine Pilloud (1964, CH)

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

Wesentliche Mandate: Schweiz Tourismus, Zürich, Vorstandsmitglied |

Mitglied des Tourismusrates des Kantons GR | Elvetino AG, Zürich, Präsidentin | öV Pricing- und Vertriebssystem Gesellschaft AG, (öPVG), Präsidentin | STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich, Mitglied | LITRA, Vorstandsmitglied | CH-direkt, Präsidentin.



Jürg Stöckli (1969, CH)

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

Wesentliche Mandate: smeyers Holding AG, Emmen, Mitglied | Grosse Schanze AG, Bern, Vizepräsident | Elvetino AG, Zürich, Vizepräsident.



Nicolas Perrin (1959, CH)

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

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Mitglied | HPC, Hamburg Port

Consulting, Mitglied des Aufsichtsrates | Xrail SA, Brüssel, Mitglied | HUPAC Intermodal AG, inkl. Termini SA, Chiasso, Mitglied | HUPAC AG, Chiasso, Mitglied | RAlpin, Olten, Vizepräsident | SBB Cargo International AG, Olten, Vizepräsident | Cargo Sous Terrain (CTS), Mitglied | LITRA, Vorstandsmitglied.



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.

Wesentliche Mandate: Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), Member of the HR directors conference | Schweizerischer Arbeitgeberverband, Vorstandsmitglied.



Philippe Gauderon (1955, CH)

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

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



Peter Kummer (1965, CH)

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

Keine wesentlichen Mandate.



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 Group Chief Financial Officer und Mitglied der Konzernleitung von SR Technics in Zürich/Kloten.

Wesentliche Mandate: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten, Mitglied.



Kathrin Amacker (1962, CH)

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

Wesentliche Mandate: Verkehrshaus der Schweiz, Mitglied.

Entschädigungen.

G4-51

G4-52

G4-53

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 setzt sich aus einem fixen Grundsalar, einer erfolgs- und leistungsabhängigen Prämie sowie einer Spesenpauschale zusammen. Dazu erhält jedes Mitglied jährlich eine einmalige Einlage in sein Pensionskassenguthaben. Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements für die Mitglieder der Konzernleitung sowie deren Familienangehörige bzw. Lebenspartnerinnen und -partner. Für den CEO besteht zusätzlich zur Pensionskasse SBB eine Risikoversicherung gegen die wirtschaftlichen Folgen von Invalidität und Tod.

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

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

SBB gestützten Kriterien definiert. Diese sind marktgerecht, angemessen und fair.

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

Der Verwaltungsrat der SBB wird diesen Bundesbeschluss fristgerecht umsetzen.

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 mit Ausnahme der Gratisabgabe von Generalabonnements (Präsident lebenslänglich, Mitglieder während vier Jahren nach Ausscheiden) keine Entschädigungen ausbezahlt.

Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

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

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.

Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Organdarlehen.

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

G4-51

Verwaltungsrat

CHF	2016	2015
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	835 416	810 834
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	100 170	98 226
Spesenpauschale	80 250	79 084
GA	76 600	77 653
Gesamtentschädigung	1 092 436	1 065 797

Präsidium Verwaltungsrat

Honorar	243 750	225 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	22 640	26 129
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	7 666	8 830
Gesamtentschädigung	296 556	282 459

Vizepräsident

Honorar	90 000	90 000
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	7 500	16 493
Spesenpauschale	7 000	7 000
GA	8 890	8 823
Gesamtentschädigung	113 390	122 316

Übrige sieben Mitglieder des Verwaltungsrates

Honorare	501 666	495 834
Zusatzhonorare/Zusatzspesen	70 030	55 604
Spesenpauschalen	50 750	49 584
GA	60 044	60 000
Gesamtentschädigung	682 490	661 022

Konzernleitung

CHF	2016	2015
Alle Mitglieder der Konzernleitung		
Fixes Grundsalar	3 437 000	3 425 341
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	1 839 744	1 839 734
Spesenpauschale	178 800	178 800
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	300 000	300 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	71 044	81 924
Gesamtentschädigung	5 846 093	5 845 304

CEO

Fixes Grundsalar	600 000	593 333
Leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil	336 270	336 270
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	60 000	60 000
Risikoversicherung	19 505	19 505
GA	10 596	11 878
Gesamtentschädigung	1 051 571	1 046 186

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

G4-33

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

Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse 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 2016 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 082 500.– (Vorjahr CHF 1 088 000.–) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young 2016 kein zusätzliches Honorar (Vorjahr null).

Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der externen Revision.

Der Prüfungsausschuss beurteilt die Leistung, die Unabhängigkeit und die Honorierung der externen Revisionsstelle. Er lässt sich über den Prüfprozess, den Revisionsplan und den Umfang der jährlichen Revisionsarbeiten orientieren, bespricht die Revisorergebnisse mit den Revisoren und macht sich ein Bild vom Zusammenwirken zwischen der externen und der internen Revisionsstelle.

Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte Aktionär.

Steuerung der SBB.

G4-27 → G4-37

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

Solange der Bund alleiniger Aktionär bleibt, nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr (Art. 10 Abs. 2 SBBG). Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt. Weil die SBB dem Börsengesetz nicht unterstellt ist, bestehen keine spezifischen Regelungen zu Kontrollwechsel und Abwehrmassnahmen (namentlich Angebotspflicht sowie Kontrollwechselklauseln).

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

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

Nachhaltigkeitsbericht.

Nachhaltigkeit bei der SBB.

G4-1

«Wir bieten unseren Kunden einfache, umweltfreundliche und sichere Transportlösungen sowie Mobilität von Tür zu Tür zu einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Als starke Eisenbahn sind wir das Rückgrat des ÖV und der Logistik und verbinden die Schweiz. Als attraktiver Entwicklungspartner entwickeln wir unsere Areale nachhaltig und innovativ weiter. Unsere Bahnhöfe werden zu Mobilitätshubs mit attraktivem Dienstleistungsangebot. Für unsere Kunden wollen wir ein digitaler, persönlicher und vertrauenswürdiger Mobilitätsdienstleister sein und Reisen aus einer Hand organisieren: von der Haustür mit dem Bus zur S-Bahn oder zum Fernverkehr und via selbstfahrendes Elektrofahrzeug oder E-Bike zum Zielort – und zurück. So gestalten wir die Mobilität der Zukunft – einfach, persönlich, vernetzt. Mit ihr steigern wir die Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und leisten einen Beitrag zu ihrer nachhaltigen Entwicklung.»

Andreas Meyer, CEO SBB AG

Unser Nachhaltigkeitsverständnis.

Als nachhaltiges Unternehmen hat die SBB nicht nur den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg im Auge, sondern nimmt bei allen Entscheiden ihre ökologische und gesellschaftliche Verantwortung wahr:

- Sie setzt ihre Ressourcen effizient, verantwortungsvoll und umweltschonend ein, reduziert die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt und stellt eine verantwortungsvolle Lieferkette sicher.
- Sie ist für ihre Mitarbeitenden eine verantwortungsvolle und fortschrittliche Arbeitgeberin.
- Sie bietet ihren Kunden umweltfreundliche und sichere Transportlösungen zu marktgerechten Preisen. Im Personenverkehr ermöglicht sie zudem barrierefreie Tür-zu-Tür-Mobilitätslösungen.
- Sie leistet durch ihr Angebot und Engagement einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung der Schweiz.

Strategische Stossrichtungen und Handlungsfelder.

G4-1

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

Die SBB ...

1. stellt eine verantwortungsvolle Lieferkette sicher
2. sichert den Umweltvorteil gegenüber der Strasse
3. ist eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin
4. gestaltet den Zugang zur Mobilität einfach und sicher
5. übernimmt Verantwortung für ihre Mobilitätsdienstleistungen und ermöglicht eine nachhaltige Produktnutzung

G4-20

G4-21

Nachhaltigkeit entlang der Wertschöpfungskette.



Für den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg der SBB ist es grundlegend, die verfügbaren finanziellen Mittel effizient einzusetzen. In diesem Sinne deckt die Finanzstrategie alle relevanten finanziellen Gesichtspunkte ab. Im Gegenzug ist die SBB Nachhaltigkeitsstrategie darauf ausgerichtet, die ökologische und gesellschaftliche Verantwortung zu wahren.

Den fünf strategischen Stossrichtungen der Nachhaltigkeitsstrategie sind Handlungsfelder untergeordnet. Diese Felder sind einerseits für die SBB Kunden von hoher Relevanz. Andererseits tragen sie entscheidend dazu bei, den Nachhaltigkeitsvorteil der SBB zu erhalten. Die betreffenden Handlungsfelder schliessen sich wie folgt an die fünf strategischen Stossrichtungen an:

G4-19

14 vorrangige Handlungsfelder konkretisieren die fünf strategischen Stossrichtungen.

Erste Wahl für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Schweiz.				
Verantwortungsvolle Lieferkette sicherstellen	Umweltvorteil stärken	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein	Zugang zur Mobilität einfach gestalten	Nachhaltige Produktnutzung ermöglichen
Nachhaltige Beschaffung	Hohe Energieeffizienz	Attraktive und wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen	Kombinierte Mobilität	Grüne Produkte
Umweltschonende Entsorgung	Aktiver Klimaschutz	Gesunde und leistungsfähige Mitarbeitende	Barrierefreier Zugang	Saubere Züge und Bahnhöfe
	Effektiver Lärmschutz	Hohe Arbeits- und Betriebssicherheit	Sicheres Bahnumfeld	Gleichmässige Pendlerströme

G4-18

Der vorliegende Bericht folgt der Struktur der fünf Stossrichtungen mit ihren jeweiligen Handlungsfeldern.

Wesentlichkeitsanalyse.

- G4-2
- G4-27
- G4-37

Um die Nachhaltigkeitsstrategie 2014–2016 zu erarbeiten, hat die SBB eine umfangreiche Befragung der Stakeholder vorgenommen. 1000 Kunden gaben Auskunft darüber, welche ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitsaspekte sie für die SBB als relevant erachten. Die Ergebnisse wurden mit internen Einschätzungen verglichen und in der Folge zur unten stehenden Wesentlichkeitsmatrix vereinigt.

Wesentlichkeitsmatrix.

- G4-19



- G4-18

Die SBB berichtet in ihrer Jahresberichterstattung über die Themen, die in den zwei rechten, dunkel gefärbten Quadranten angesiedelt sind. Sie verzichtet auf eine ausführliche Berichterstattung zu den Themen im hellgrauen Quadranten. In Klammern ist verzeichnet, welchem Handlungsfeld der Nachhaltigkeitsstrategie das Thema zugeordnet ist beziehungsweise in welchem Teil des SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts das Thema abgehandelt wird.

Einbezug von Stakeholdern.

G4-24

G4-25

G4-26

Als grösste Mobilitäts- und Transportdienstleisterin der Schweiz steht die SBB mit zahlreichen Anspruchsgruppen in Kontakt. Als wesentliche Anspruchsgruppen erachtet die SBB Privatkunden und Geschäftskunden, den Bund als Eigner, die Kantone als Besteller von Regionalverkehrsleistungen, Mitarbeitende, Lieferanten, Sozialpartner, Fachverbände, Interessengruppen im Bereich Umweltschutz, Behindertenverbände, Wissenschaft, Politik und die Öffentlichkeit.

Ebenso stehen die Fachstellen der SBB in regelmässigem Kontakt mit ihren zentralen Anspruchsgruppen. Die Formen des Dialogs sind vielfältig und reichen von anonymen Marktforschungen über informelle Treffen und Mitgliedschaften bis hin zu Partnerschaften mit intensivem, regelmässigem Austausch. Eine besonders enge Zusammenarbeit findet zwischen der SBB und dem Eigner statt, mit den jeweiligen Behörden sowie den relevanten parlamentarischen Gremien.

Für den Austausch mit ausgewählten Anspruchsgruppen hat die SBB zudem spezielle Gremien ins Leben gerufen. Beispielsweise pflegt sie – zusätzlich zum SBB Kundendienst und zu regelmässigen Befragungen zur Kundenzufriedenheit – das Gespräch mit dem Kundenbeirat. Im Beirat erhalten ausgewählte Reisende eine Plattform zum Mitdenken, Hinterfragen und Mitgestalten. Daneben setzt die SBB im Kundendialog verstärkt auf das Internet und auf Social-Media-Kanäle, die den Dialog mit weiten Bevölkerungskreisen in den letzten Jahren wesentlich interaktiver gestaltet haben. Mit den Sozialpartnern besteht eine langjährige enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit. Die Umweltverbände erhalten von der SBB regelmässig Informationen und Angebote zum Dialog.

Überprüfung der Nachhaltigkeitsstrategie.

G4-1

Die Konzernleitung hat im November des Berichtsjahres die Nachhaltigkeitsstrategie 2017–2020 verabschiedet. Bei der Erarbeitung der neuen Nachhaltigkeitsstrategie überprüfte die SBB die bestehenden Handlungsfelder im Austausch mit internen und externen Stakeholdern. Fachspezialisten aus allen Divisionen waren in der verantwortlichen Arbeitsgruppe vertreten. Rund 150 Nachhaltigkeitsambassadoren wurden über eine schriftliche Befragung einbezogen und um ihre Einschätzung gebeten. In die Strategie flossen ferner die Erkenntnisse mehrerer Kundenumfragen ein. Das Grundgerüst der bisherigen Strategie erwies sich weiterhin als tragfähig und angemessen. Allerdings erhielt die wirtschaftliche Betrachtungsweise in der neuen Nachhaltigkeitsstrategie mehr Gewicht. Zusätzlich wurden einige Themenfelder wie zum Beispiel die Lebenszyklusbetrachtung und die nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung neu in die Nachhaltigkeitsstrategie aufgenommen. Ab 2017 wird die SBB anhand der neuen Nachhaltigkeitsstrategie Bericht erstatten.

Nachhaltigkeitsmanagement bei der SBB.

G4-34

G4-35

G4-36

G4-37

Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns legt die Nachhaltigkeitsstrategie der SBB fest und sorgt in Zusammenarbeit mit den Themenverantwortlichen der Divisionen für die Umsetzung. Um die Umsetzung zu überwachen und die Nachhaltigkeitsmassnahmen erfolgreich zu steuern, betreibt die SBB ein Monitoring. Anhand strategischer Kennzahlen für jedes Handlungsfeld überwacht und lenkt dieses Monitoring nicht nur wirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Unternehmensleistungen im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie. Der Umsetzungsstand der Strategie wird jährlich der Konzernleitung mitgeteilt, die zusammen mit dem Verwaltungsrat die oberste Verantwortung für die nachhaltige Wirtschaftsleistung der SBB trägt.

Die SBB erhebt über ihr betriebliches Umweltinformationssystem quartalsweise Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen und jährlich ein Reihe weiterer Umweltkennzahlen für das interne und externe Reporting. Es handelt sich um einen professionellen, mit der Software Credit360 abgewickelten Prozess. Die Berechnung der Umweltindikatoren zu Primärenergieverbrauch, Umweltbelastungspunkten und Treibhausgasemissionen erfolgt nach den Vorgaben zu Organisationsgrenzen von ISO 14064. Die Emissionsfaktoren basieren auf Ecoinvent 2.1 für Scope 2 und 3 beziehungsweise auf den Vorgaben des Bundesamtes für Umwelt für Scope 1. Die Datengrundlagen zu Personal und Diversity stammen aus dem SAP-System von Human Resources. Personalcontrolling und Konzernstatistik berechnen anschliessend auf Basis dieser Datengrundlagen die für die Berichterstattung geforderten Kennzahlen und Statistiken.

Die Konzernleitung und die Angehörigen des obersten Kaders erhalten über neun Konzernziele bonusrelevante Anreize. Vier dieser Ziele stehen direkt mit den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie im Einklang. Es sind dies Personalmotivation, Sicherheit, Kundenzufriedenheit und allen voran die ökologische Nachhaltigkeit.

Kathrin Amacker, Leiterin Kommunikation und Konzernleitungsmitglied, vertritt das Thema Nachhaltigkeit in der Konzernleitung. Damit die SBB erste Wahl für nachhaltige Mobilitätslösungen wird, braucht es in erster Linie engagierte Mitarbeitende aus allen Fachbereichen, die den Gedanken einer nachhaltigen SBB in ihrem Arbeitsalltag leben und verbreiten. Aus diesem Grund hat die SBB bereits 2014 eine Ambassadorscommunity für Mitarbeitende gegründet, die sich durch eine Affinität zu Nachhaltigkeitsthemen auszeichnen. Daraus sind mittlerweile über 150 Nachhaltigkeitsambassadors hervorgegangen, die sich in ihrem Arbeitsalltag für eine nachhaltige SBB einsetzen und das Nachhaltigkeitsbewusstsein ihrer Kolleginnen und Kollegen schärfen.

Summary: Fortschritt bei der Erreichung strategischer Ziele.

Handlungsfeld	Strategische Ziele	Fortschritt Strategieumsetzung 2016	Ausblick 2017
Nachhaltige Beschaffung	Ökologische und soziale Aspekte sollen bis 2020 in allen relevanten Warengruppenstrategien berücksichtigt und Top- und Risikolieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien beurteilt werden.	↗	Die Fachstrategie Nachhaltige Beschaffung wird umgesetzt mit der Verankerung von Nachhaltigkeit in Warengruppenstrategien, der Entwicklung einer Datenbank für Ausschreibungskriterien und dem Aufbau einer Lieferantenbeurteilung.
Umweltschonende Entsorgung	Abfälle sollen gezielt vermieden und wiederverwertbare Materialien optimal bewirtschaftet werden.	→	Das Recycling Center Wertstoffe wird mit Fokus auf Kreislaufwirtschaft weiterentwickelt.
Hohe Energieeffizienz	Der prognostizierte Jahresenergiebedarf von 2025 soll um 20 Prozent beziehungsweise 600 GWh reduziert werden. Zudem soll bis 2025 der Bahnstrom aus 100 Prozent erneuerbaren Energien bestehen.	↗	Über 250 Projekte werden weiterentwickelt und umgesetzt, um die Energieeinsparungen weiter zu erhöhen.
Aktiver Klimaschutz	Bis 2025 sollen die CO ₂ -Emissionen der SBB gegenüber 1990 halbiert werden.	↗	Die Klimastrategie wird umgesetzt mit zahlreichen wirksamen Emissionsreduktionsmassnahmen in den Gebäuden und Anlagen sowie beim Rollmaterial.
Effektiver Lärmschutz	Die SBB reduziert den durch den Bahnbetrieb entstehenden Lärm.	↗	Ziele und Massnahmen werden aus der Grundlagenarbeit inklusive Emissionskataster abgeleitet und umgesetzt.
Attraktive und wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen	Die Rangierung im Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität soll gehalten werden, und der Frauenanteil in der SBB soll bis 2020 bis auf 19 Prozent steigen.	→	Weitere Umsetzung der Diversity-Strategie mit besonderem Fokus auf Personalmarketing und die Sensibilisierung von Führungskräften.
Gesunde und leistungsfähige Mitarbeitende	Die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden sollen langfristig erhalten und die Fehlitage pro Vollzeitstelle stabil bleiben.	↗	Der Schwerpunkt liegt beim Früherkennen und bei der Frühintervention von psychischen Auffälligkeiten. Die Themen Arbeit, Alter und Gesundheit werden weiterhin nachhaltig bearbeitet.
Hohe Arbeits- und Betriebssicherheit	Die gute Sicherheitskultur wird mittels SQ-Werkstätten gefördert, und Innovationen werden genutzt, um die Arbeits- und Betriebsunfälle zu minimieren.	↑	Die neue SQ-Strategie sowie die Massnahmen zur Verbesserung von Arbeits- und Betriebssicherheit im Rahmen des Sicherheitsprogramms 2017 werden umgesetzt.
Kombinierte Mobilität	Den Kunden werden die Tools und die Infrastruktur bereitgestellt, um ihre Mobilität von Tür zu Tür optimal zu gestalten.	↗	Eine Webversion des Reiseplaners mit weiteren Features wie Taxi und Catch a Car wird aufgeschaltet.
Barrierefreier Zugang	Ab 2024 sollen alle Dienstleistungen der SBB autonom und diskriminierungsfrei zu nutzen sein.	↗	Der barrierefreie Ticket Shop und der Fahrplan mit sektorgenaue Wagenauskunft gehen online. Zudem werden weitere Bahnhöfe umgebaut.
Sicheres Bahnumfeld	Kunden nehmen Züge und Bahnhöfe als sicher wahr und fühlen sich gut aufgehoben.	↗	Mit der Weiterentwicklung der Wirkungsmessung und der Aufnahme von Fragen zum Sicherheitsempfinden unserer Kunden können in Zukunft noch gezieltere Security-Massnahmen abgeleitet werden.
Grüne Produkte	Neue nachhaltige Angebote und Dienstleistungen werden entwickelt, um eine für Mensch und Umwelt nachhaltige Reisekette sicherzustellen.	↑	Das Programm «Grüne Produkte» wird zum Programm «Grüne Innovationen» und somit weiter ausgebaut. Das Pilotprodukt SBB Green Class wird zur Marktreife weiterentwickelt.
Saubere Züge und Bahnhöfe	Eine gute und benutzerfreundliche Entsorgungsinfrastruktur sorgt für saubere Züge und Bahnhöfe.	↗	Im ersten Halbjahr 2017 werden die elektronischen Füllstandmessungen weiter getestet, um die Entsorgung an den Bahnhöfen, unter anderem den Einsatz von Fahrzeugen, weiter zu optimieren.
Gleichmässige Pendlerströme	Die Auslastung der Züge soll gleichmässiger über den Tag verteilt sein und somit die Nachfrage im Fernverkehr in den Nebenverkehrszeiten stärker wachsen als in den Hauptverkehrszeiten.	↗	In Pilotprojekten werden Instrumente für eine gleichmässigeren und höheren Auslastung getestet. Die Work Smart Initiative wird weiterhin als Plattform für die Sensibilisierung der Schweizer Arbeitgeber genutzt.

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

Verantwortungsvolle Lieferkette sicherstellen.

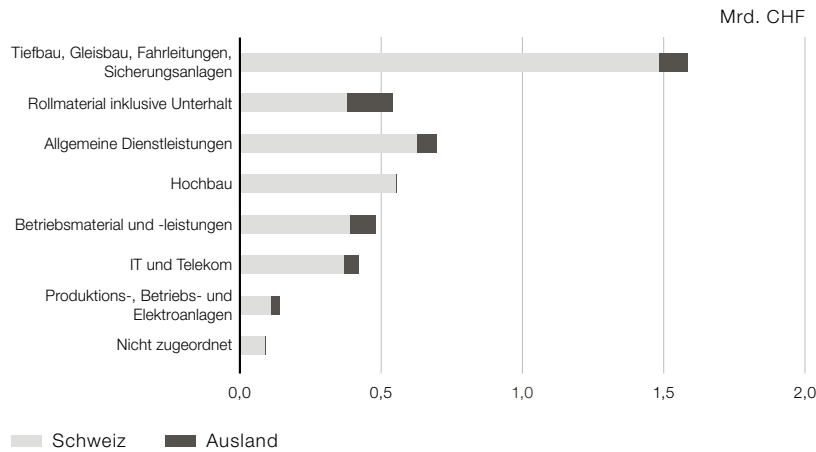
Nachhaltige Beschaffung.

G4-12

Die SBB ist einer der grössten Auftraggeber in der Schweiz und damit ein wichtiger Motor für die Schweizer Wirtschaft. Als Einkäuferin hat sie 2016 Aufträge in der Höhe von CHF 4,51 Milliarden (2015: CHF 4,80 Milliarden) vergeben und mit 15 237 Lieferanten zusammengearbeitet.

G4-EC9

Die SBB als Auftraggeberin 2016.



G4-DMA

Die SBB folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens. Sie richtet sich nach den unternehmensinternen Grundsätzen der finanziellen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit sowie nach definierten Mindestanforderungen hinsichtlich Qualität und Sicherheit. Fachlicher Treiber für Nachhaltigkeit in der Beschaffung ist die Abteilung Nachhaltigkeit beim Konzern. Strategien und Massnahmen werden im höchsten Gremium des SBB Einkaufs gefällt. Für die Umsetzung sind die Einkaufsorganisationen des Konzerns und der Divisionen zuständig.

Strategisches Ziel.

Die SBB handelt innerhalb der Wertschöpfungskette ökonomisch, sozial und ökologisch verantwortungsvoll. Dabei trifft sie Entscheidungen in der Beschaffung, orientiert an den Lebenszykluskosten, an internationalen Nachhaltigkeitsstandards und an der Kreislaufwirtschaft.

Bis 2020 werden ökologische und soziale Aspekte in allen relevanten Warengruppenstrategien berücksichtigt. Zudem werden Top- und Risikolieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien beurteilt.

Entwicklung 2016.

Seit Anfang 2016 müssen alle Lieferanten den SBB Verhaltenskodex einhalten. Der Kodex ist seither expliziter Vertragsbestandteil.

Eine divisionsübergreifende Arbeitsgruppe hat im Berichtsjahr unter der Leitung der Abteilung Nachhaltigkeit die Fachstrategie Nachhaltige Beschaffung 2020 ausgearbeitet. Die Fachstrategie ist Ende 2016 vom Supply Chain Management Board verabschiedet worden.

Im Kern berücksichtigt die Fachstrategie die Nachhaltigkeit in den einzelnen Warengruppenstrategien. Dieses Vorgehen wurde im Berichtsjahr bereits an mehreren Signalprojekten erprobt. Die Verantwortlichen beurteilten bei der Überarbeitung der Warengruppenstrategien Chancen und Risiken hinsichtlich der Nachhaltigkeit und erarbeiteten – wo sinnvoll – Massnahmen.

2017 steht die Umsetzung der Fachstrategie Nachhaltige Beschaffung im Vordergrund: Die Verantwortlichen entwickeln eine Datenbank für Ausschreibungskriterien, welche die Nachhaltigkeit betreffen. Sie bauen ferner eine Lieferantenbeurteilung nach Nachhaltigkeitskriterien auf und integrieren Nachhaltigkeit in weitere Warengruppenstrategien. Schliesslich sollen die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft innerhalb der SBB bekannter gemacht werden.

Um die Risiken der unterschiedlichen Warengruppen besser abzuschätzen, hat die SBB ihre Wertschöpfungskette im Berichtsjahr genauer untersucht. Das angewandte Economic Input-Output Life Cycle Assessment erlaubt es, die sozialen und ökologischen Risiken auf den verschiedenen Zuliefererebenen einzuschätzen. Erste Resultate gehen von 40 000 vollbeschäftigten Arbeitnehmern aus, welche die von der SBB eingekauften Produkte und Dienstleistungen produzieren. Bei knapp 30 Prozent der geleisteten Arbeitsstunden besteht eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, dass Arbeits- oder Menschenrechte verletzt werden. Bei der Umweltbelastung hat sich bestätigt, dass die extern bei Zulieferern entstehenden Treibhausgase um ein Vielfaches grösser sind als die direkten und indirekten Emissionen der SBB (siehe auch Kapitel Aktiver Klimaschutz). Diese Emissionen fallen hauptsächlich in der Verarbeitung und der Endfertigung der Produkte an. Die Resultate dieser Studie dienen der SBB als Hilfe bei der Festlegung, welche Warengruppen sie zuerst angehen soll.

G4-EN1

Verbrauch von erneuerbaren Materialien für die Herstellung und Verpackung der wichtigsten Produkte und Dienstleistungen		2016	2015	Δ%
Kopierpapier	t	359	395	-9,1 %
Streckenschwellen aus Holz	t	5 021	3 286	52,8 %
Weichenschwellen aus Holz	t	3 459	2 174	59,1 %

Verbrauch von nicht erneuerbaren Materialien für die Herstellung und Verpackung der wichtigsten Produkte und Dienstleistungen		2016	2015	Δ%
Kiessand	t	29 462	67 451	-56,3 %
Schienen	t	42 100	39 632	6,2 %
Schotter	t	468 873	426 759	9,9 %
Streckenschwellen aus Stahl	t	4 774	1 468	225,2 %
Streckenschwellen aus Beton	t	28 819	32 571	-11,5 %
Weichenschwellen aus Beton	t	9 926	15 488	-35,9 %

G4-EN1

Verbrauch umweltrelevanter Stoffe		2016	2015	$\Delta\%$
Diesel	1 000 l	14 950	14 592	2,5 %
Heizöl	1 000 l	8 307	8 237	0,9 %
Schmierstoffe	t	670	726	-7,7 %
Säuren, Laugen, Chemikalien	t	70	71	-1,4 %
Farben, Lacke und Verdüner	t	85	103	-17,5 %
Handelsübliche Reinigungsmittel	t	896	838	6,9 %
Streusalz	t	284	530	-46,4 %
Herbizide (Glyphosat)	t	3,02	2,80	7,9 %

Umweltschonende Entsorgung.

G4-DMA

G4-EN23

Im Berichtsjahr fielen bei der SBB 431 479 Tonnen Sonder-, Betriebs- und Publikumsabfälle an (davon 253 820 Tonnen Gleisaushub). Die Entsorgung und Wiederverwertung verwendeter Materialien ist für die SBB ein wichtiger Teil ihrer ökologischen Verantwortung und geniesst deshalb hohe Priorität. Nachhaltig mit Materialien umzugehen, heisst für die SBB, nach Möglichkeit Abfälle zu vermeiden, Wertstoffe getrennt zu sammeln, wiederzuverwerten sowie den Restmüll umweltgerecht zu entsorgen.

Konzernweit ist das «Kompetenzzentrum Entsorgung» (KPZ) dafür verantwortlich, eine einheitliche Abfallbewirtschaftung zu entwickeln, durchzusetzen und zu überwachen.

Strategisches Ziel.

Die SBB verfolgt das Ziel, Abfälle zu vermeiden. Zu diesem Zweck setzt sie Ressourcen gezielt ein und verwendet bewusst stofflich wiederverwertbare Materialien. Indem sie ein konzernweites Wertstoff- und Entsorgungsmanagement aufgebaut hat und Abfallkosten sowie Wertstoffverluste aktiv bewirtschaftet, will die SBB die umwelt- und gesetzeskonforme Entsorgung aller Abfälle sicherstellen.

Entwicklung 2016.

Das KPZ hat sich zu einem Wissensträger entwickelt. Es berät regelmässig Projektleiter, wie die zu entsorgenden Materialien korrekt vorbereitet, getrennt und entsorgt werden. Im Berichtsjahr hat das KPZ über 45 Mitarbeitende in einer Kickoff-Schulung und rund 60 Standortverantwortliche in vertieften Grundschulungen zu korrektem Trennen und Entsorgen ausgebildet. Weitere 97 Mitarbeitende hat es in der Handhabung der Klassifizierungsliste geschult, die für die Bereitstellung und für den Versand von Sonderabfällen wichtig ist.

Der Webshop für Sonderabfälle ist 2016 mit neuen Artikeln und Dienstleistungen ausgebaut und erweitert worden. Die Datenbank von Altola erfasst und archiviert die Begleitscheine für den Verkehr mit Abfällen (VeVA-Scheine). Neu archiviert sie zudem die VeVA-Scheine von Dritten. Das Entsorgungshandbuch ist 2016 aktualisiert und mit neuen zusätzlichen Artikeln ergänzt worden. Es steht weiterhin allen Mitarbeitenden auf dem Intranet in allen drei Landessprachen zur Verfügung. Ebenfalls auf dem Intranet aufgeschaltet sind die monatlich aktualisierten Kennzahlen zu Kosten und Erlösen der Entsorgungen.

2016 hat das KPZ die Bündelung der Kupferabfälle im Zentrallager Dulliken weiterbetrieben. Neu gelangen auch ausgewählte Trennware und Kupferkabel ins Zentrallager,

die bisher massiv unter Preis an die Entsorger weitergegeben worden sind. Das Kupfer wird zurzeit in einem Pilotversuch direkt in einem Werk vom restlichen Kabel getrennt. Das Poolen, Sortieren und der gezielte Verkauf dieser sortenreinen Fraktionen hat bis Ende Oktober 2016 trotz anhaltend tiefer Rohstoffpreise zu einem Mehrerlös von knapp CHF 174 000.– geführt.

G4-EN23

Industrieabfälle		Entsorgungsmethode	2016	2015	$\Delta\%$
Gleisaushub (Schotter, Kiessand)	Recycling	t	206 565	258 288	-20,0 %
	Deponie	t	47 255	44 900	5,2 %
Altmetall	Recycling	t	81 283	68 473	18,7 %
Holz	Verbrennung	t	17 965	16 205	10,9 %

G4-EN23

Sonderabfälle		Entsorgungsmethode	2016	2015	$\Delta\%$
Stark belasteter Aushub	Verbrennung	t	39 733	40 593	-2,1 %
Schlämme	Deponie	t	474	502	-5,5
Altöle, Altfette	Verbrennung	t	998	885	12,9 %
Batterien	Recycling	t	296	240	23,5 %

Abfall- und Wertstoffentsorgung Bahnhof Luzern.

Im Bahnhof Luzern werden für die Entsorgung von Kehrriecht grössere Pressmulden mit automatischer Vollmeldung eingesetzt. Schulungen des Personals vor Ort haben bewirkt, dass die Pressen nicht mehr parallel betrieben, sondern nacheinander befüllt werden. Dadurch reduzierten sich die Transporte von durchschnittlich 19 auf 9 Transporte pro Monat, die anfallenden Kosten verringerten sich um rund CHF 30 000.– pro Jahr.

Umweltvorteil stärken.

Hohe Energieeffizienz.

G4-DMA

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

Die Energiestrategie der SBB bekennt sich dazu, die Energieeffizienz zu erhöhen. Die Geschäftseinheit «Energiemanagement» steuert sämtliche Aktivitäten, die dazu dienen, Energie zu sparen, Bahnstrom-Leistungsspitzen zu verringern und neue erneuerbare Energien zu fördern. Sie identifiziert und prüft Sparpotenziale und steuert die konzernweite Umsetzung von Energiesparmassnahmen in den Bereichen Technik, Bahnproduktion und Angebotsgestaltung. Die Umsetzung von Energiesparmassnahmen ist Bestandteil des Konzernziels ökologische Nachhaltigkeit und trägt 35 Prozent zur Zielerreichung bei.

Strategisches Ziel.

Durch ein umfangreiches Massnahmenpaket will die SBB 20 Prozent des prognostizierten Jahresenergieverbrauchs von 2025 beziehungsweise insgesamt 600 Gigawattstunden (GWh) sparen. Zudem sollen die Züge ab 2025 mit Strom aus 100 Prozent erneuerbaren Energien fahren. Damit unterstützt die SBB den Bund in seiner Energiestrategie 2050 und leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität der Zukunft.

Entwicklung 2016.

Das ehrgeizige Energiesparprogramm der SBB hat 2016 weitere Fortschritte gemacht. Dabei hat die SBB eine Vielzahl der bisherigen Energiesparmassnahmen weiterentwickelt. So steigerte sich die Energieeinsparung des adaptiven Lenkungssystems (ADL) gegenüber dem Vorjahr deutlich. Zudem begann die SBB mit der Umsetzung neuer, wirtschaftlicher Massnahmen: Sie optimierte an den Bahnhöfen Lifte und Rolltreppen technisch und testete an einer Pilotanlage in Genf die Rückgewinnung von Strom (Rekuperation). Ferner wurde der Schlumberbetrieb auf weiteren Fahrzeugen in Betrieb genommen (unter anderem DTZ und IC Bt). In der Region Olten nahmen die ersten FLIRT-Züge mit energieeffizienten Trockentransformatoren ihren Betrieb auf.

G4-EN6

Insgesamt hat die Vielzahl der Massnahmen zu einer Energieeinsparung von 239 GWh beigetragen. Dies entspricht einer Zunahme von 46 GWh gegenüber dem Vorjahr. Zudem hat die SBB das Massnahmenportfolio erweitert, womit sie ihre Energieeffizienz in den kommenden Jahren weiter steigern kann. Diese Massnahmen zeitgerecht umzusetzen, wird eine wesentliche Herausforderung darstellen.

G4-EN3

Energieverbrauch		2016	2015	Δ %
Bahnstrom	GWh	1 933	1 844	4,8 %
Diesel für Bahntraktion	GWh	106	103	2,4 %
Kraftstoffe (Nichttraktion)	GWh	46	45	2,3 %
Eigenverbrauch für Bahnstrombereitstellung	GWh	131	153	-14,3 %
Strom für Gebäude und Anlagen	GWh	258	243	6,2 %
Wärmeenergie für Gebäude*	GWh	227	224	1,5 %
Total	GWh	2 702	2 612	3,4 %

* Ohne Heizgradtag-Korrektur

G4-EN5

Spezifischer Energieverbrauch des Personen- und Güterverkehrs*		2016	2015	Δ %
Energieverbrauch pro Personenkilometer	Wh/pkm	75,8	74,5	1,8 %
Energieverbrauch pro Nettotonnenkilometer	Wh/ntkm	53,3	53,5	-0,3 %

* Gemäss DIN EN 16258, Tank-to-Wheel

«Schlafende Züge» gewinnen Nachhaltigkeitspreis.

Gerade im Winter sind angenehme Temperaturen im Zugwagen entscheidend für zufriedene Kunden. Dass dies nicht zulasten der Energieeffizienz gehen muss, zeigt der Schlumberbetrieb. Sobald der Zug steht und gleichzeitig das Licht ausgeschaltet ist, wird die Innentemperatur nur noch auf 10–12 °C gehalten. Die SBB hat diese Funktion im Rahmen von Software-Updates in praktisch allen Fahrzeugen nachgerüstet. Noch einen Schritt weiter geht die fahrplanbasierte Bereitstellzeit: Diese Funktion koppelt die Ein- und Ausschaltzeit der Heizung an den Fahrplan. So wird nur dann geheizt, wenn die Züge auch im Einsatz sind. An der UIC-Nachhaltigkeitskonferenz in Wien hat die SBB mit dieser Massnahme den ersten Preis für Nachhaltigkeitsprojekte gewonnen. Das Projekt hat die Jury der UIC überzeugt, da es nicht nur Energie, sondern auch Kosten sowie Lärmemissionen reduziert – und sich leicht von anderen Bahnen übernehmen lässt.

Aktiver Klimaschutz.

G4-DMA

Die Bahn ist und bleibt neben dem Langsamverkehr sowie dem Velo das klimafreundlichste Transportmittel. Deshalb trägt die SBB beziehungsweise die Verkehrsverlagerung auf die Bahn einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz der Schweiz bei. Jährlich vermeidet die Schweiz damit den Ausstoss von fünf Millionen Tonnen CO₂, was zehn Prozent ihrer Gesamtemissionen entspricht.

Das Nachhaltigkeitsteam des SBB Konzerns trägt die strategische Verantwortung für den Klimaschutz. Die operative Umsetzung der Massnahmen erfolgt in den Divisionen. Die Reduktion der CO₂-Emissionen ist Bestandteil des Konzernziels ökologische Nachhaltigkeit und trägt 35 Prozent zur Zielerreichung bei.

Strategisches Ziel.

G4-DMA

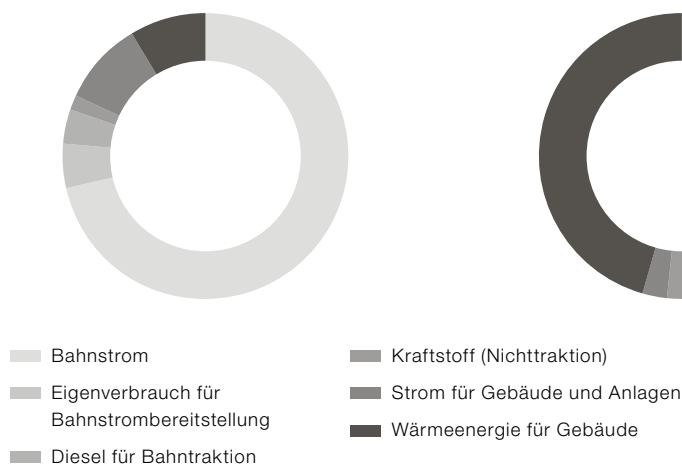
Die SBB ruht sich nicht auf ihrem Umweltvorsprung gegenüber anderen Verkehrsträgern aus. Im Rahmen ihrer Klimaschutzstrategie ist die SBB bestrebt, die CO₂-Emissionen im Bahnbetrieb, in den Bahnhöfen, in Büro- und Werkgebäuden und in Anlagen zu senken. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 ihre CO₂-Emissionen gegenüber 1990 zu halbieren.

Entwicklung 2016.

Klimafreundliche SBB – dank Wasserkraft.

Energieverbrauch

Treibhausgasemissionen



Im Berichtsjahr wurde die Klimaschutzstrategie 2016–2025 zur Umsetzung im Konzern verabschiedet. Neben den direkten Emissionen werden darin auch indirekte Emissionen aus der Versorgungskette sowie Emissionen durch die Produktnutzung strategisch adressiert. Im Fokus stehen dabei Emissionen bei Lieferanten, Auftragnehmern und Entsorgern sowie in der Mitarbeitermobilität.

Die SBB hat im Berichtsjahr den Anteil erneuerbarer Energie im 50-Hertz-Strom um 10 Prozent auf 70 Prozent erhöht. Der 50-Hertz-Strom wird in Bahnhöfen, Büro- und Werkgebäuden sowie für Anlagen eingesetzt. Bis 2019 soll er ausschliesslich aus erneuerbaren Energiequellen stammen.

Bei Sanierung und Neubau von Gebäuden hat die SBB konsequent auf fossile Heizungen verzichtet. 2016 sanierte sie über 40 Bahnhöfe und Dienstgebäude energetisch und ersetzte Öl durch Pelletheizungen.

Die SBB erhöht ihre Energieeffizienz in allen Bereichen durch technische Massnahmen und Schulungen. So beschafft sie zum Beispiel energieeffiziente Strassenfahrzeuge und schult die Vielfahrer regelmässig in energieeffizienter Fahrweise. 2016 hat die SBB zudem im Rahmen eines Pilotversuches auf vier Rangierloks des Typs AM 843 eine umfassende Betriebsdatenerhebung durchgeführt. Die Resultate liefern Optimierungspotenziale hinsichtlich Energieeffizienz und Klimaschutz, die in die Revisionsplanung dieser schweren Rangierloks für die Jahre 2017–2020 einfließen.

Neben der Reduktion der direkten Emissionen setzt sich die SBB für die Senkung der CO₂-Emissionen in der Vorkette und im Produktangebot ein. Sie verfolgt dieses Ziel

über die Strategie zur Nachhaltigen Beschaffung sowie durch die Entwicklung Grüner Produkte (siehe entsprechende Kapitel).

G4-EN19	Treibhausgasemissionen nach Scopes*		2016	2015	Δ%
	Treibhausgasemissionen (Scope 1-3)	t CO ₂ e	249 916	237 988	5,0 %
G4-EN15	Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1)	t CO ₂ e	84 681	83 625	1,3 %
	Brennstoffe (Wärme)	t CO ₂ e	42 978	42 811	0,5 %
	Kältemittel und Isoliertgas (SF6)	t CO ₂ e	4 415	4 220	4,6 %
	Treibstoffe Schiene	t CO ₂ e	28 242	27 585	2,4 %
	Treibstoffe Strasse	t CO ₂ e	9 046	9 009	0,4 %
G4-EN16	Indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 2)	t CO ₂ e	9 619	9 439	1,9 %
	Fernwärme	t CO ₂ e	5 954	5 054	17,8 %
	Strom 16,7 Hz (Bahnstrom)	t CO ₂ e	1 599	1 652	-3,2 %
	Strom 50 Hz	t CO ₂ e	2 067	2 734	-24,4 %
G4-EN17	Andere relevante indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3)**	t CO ₂ e	155 616	144 923	7,4 %
	Energielieferungen an Dritte	t CO ₂ e	2 015	1 700	18,5 %
	Energievorketten	t CO ₂ e	46 304	43 731	5,9 %
	Entsorgung	t CO ₂ e	1 245	1 197	4,1 %
	Geschäftsreisen und Arbeitswege	t CO ₂ e	24 010	24 010	0,0 %
	Materialeinkauf	t CO ₂ e	82 042	74 285	10,5 %
	Treibhausgasemissionen aus Energieverbrauch (Scope 1-3)	t CO ₂ e	136 189	132 575	2,8 %

* Die in «Die SBB in Zahlen und Fakten» unter <https://reporting.sbb.ch> publizierten «Treibhausgasemissionen aus Energieverbräuchen» entsprechen der Summe aus Scope 1 (ohne Kältemittel und Isoliertgas), Scope 2 und Energievorkette.

**Die Scope-3-Emissionen sind nicht komplett erfasst. Insbesondere durch Einkauf von Dienstleistungen und Materialien fallen nach einer Schätzrechnung bis sechs Mal mehr Emissionen an.

G4-EN18	Spezifische CO₂-Emissionen des Personen- und Güterverkehrs*		2016	2015	Δ%
	CO ₂ -Emissionen pro pkm	g CO ₂ e/pkm	0,46	0,44	4,8 %
	CO ₂ -Emissionen pro ntkm	g CO ₂ e/ntkm	2,08	2,01	3,2 %

* Gemäss DIN EN 16 258, Well-to-Wheel

G4-EN20	Weitere Luftschadstoffe*		2016	2015	Δ%
G4-EN21	Ozonabbauende Stoffe	kg ODP CFC 11-equivalents	0	0,55	-100 %
	NOx	t	450	441	2,0 %
	SOx	t	16	16	-0,3 %

* Die ausgewiesenen Werte beinhalten die direkten Emissionen des Energieverbrauchs. Sie sind mittels der Standardemissionsfaktoren des BAFU berechnet.

Effektiver Lärmschutz.

G4-DMA

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

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

Strategisches Ziel.

Die SBB schützt Anwohnende vor übermässigen Lärmimmissionen. Dazu beschafft sie lärmarmes Rollmaterial und baut, wo notwendig, Lärmschutzwände. Auch prüft sie lärmreduzierende Massnahmen an der Fahrbahn und an Brücken. Die quantitativen Ziele werden zusammen mit dem BAV im Jahr 2017 ausgearbeitet, die SBB Ziele basierend auf den Ergebnissen definiert.

Entwicklung 2016.

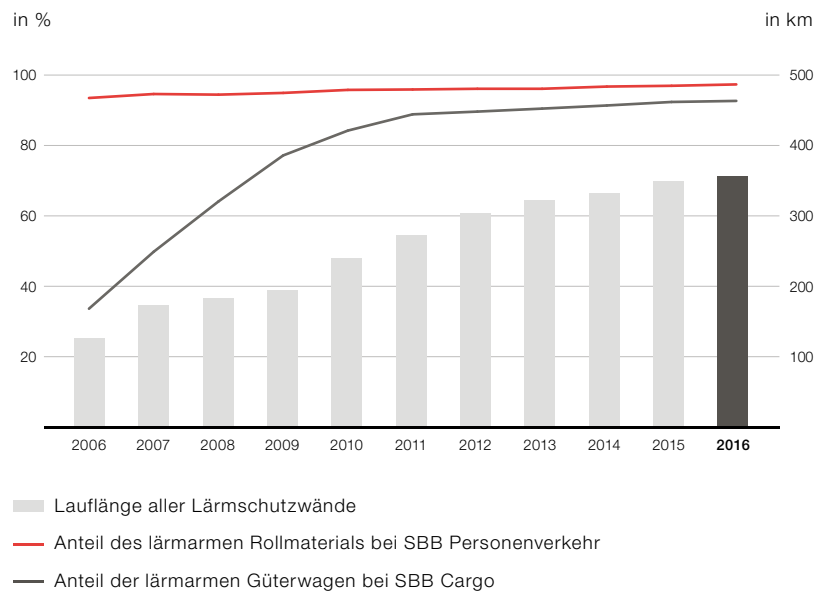
Der Bundesrat hat die Totalrevision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen sowie die dazugehörige Verordnung gutgeheissen und per 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt. Gesetz und Verordnung beinhalten zusätzliche Massnahmen des Lärmschutzes in den Bereichen Emissionsgrenzwerte, Schienenrauheit und -dämpfung, Stahlbrückensanierung und Lärmschutzwände. Um konkrete Massnahmen zu planen, sind ein grundlegendes Engineering und technische Konzepte erforderlich. Im Berichtsjahr hat die SBB deshalb vorwiegend Grundlagenarbeit geleistet.

So hat die SBB im Berichtsjahr erstmals einen Emissionskataster erstellt, welcher den Netzzustand hinsichtlich der Lärmemissionen darstellt. Der Kataster gestattet es einerseits, den Erfolg der bisherigen Lärmsanierung zu prüfen. Er ist andererseits ein wichtiges Instrument, um die aktuellen Lärmsituationen gesamthaft zu beurteilen. Daher bildet er zusammen mit der Prognose 2025 die Basis, um weitere Massnahmen im Bereich Lärm zu bestimmen.

Das BAV/BAFU hat den Auftrag erteilt, die Wirksamkeit und die betriebliche Einsatztauglichkeit von Schienendämpfern zu untersuchen. Schienendämpfer sollen die Schwingungen bei Schienen senken und damit die Lärmausbreitung mindern. Während des Berichtsjahres hat die SBB unterschiedliche Produkte zur Schienendämpfung erprobt – mit mässigem Erfolg. Wegen der zusätzlichen Probleme bei Unterhalt, Diagnose und Betrieb und der daraus entstehenden Kosten hat die SBB den Bundesbehörden vom Einbau von Schienendämpfern abgeraten. Hingegen hat sie empfohlen, die Überlegungen auf das Gesamtsystem auszurichten, und dazu ein Grundlagenprojekt gestartet. Weil Rad und Schiene ein zusammenhängendes schwingendes System bilden, müssen sie als Ganzes betrachtet werden.

Um den internationalen Güterverkehr leiser zu machen, hat die SBB im Berichtsjahr dafür geworben, die Anreizsysteme für die Umstellung auf leise Güterwagen international zu harmonisieren. Sie suchte zudem nach technischen und ökonomischen Lösungen, die es Wagenbesitzern ermöglichen, ihre Güterwagen gemäss Schweizer Recht bis 2020 lärmarm umzurüsten.

Die SBB als Vorreiterin im Lärmschutz.



Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein.

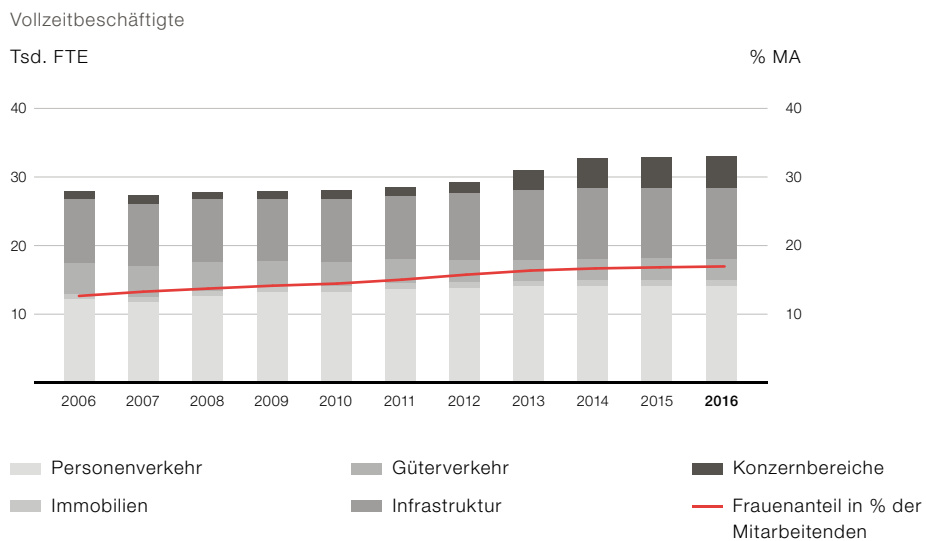
Attraktive und wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen.

G4-10

Die SBB hat 2016 33 100 Mitarbeitende beschäftigt. Damit ist die SBB nicht nur die grösste Reise- und Transportfirma, sondern auch eine der grössten Arbeitgeberinnen in der Schweiz.

Attraktive und wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen äussern sich besonders in der Personalmotivation, die eines der neun strategischen Konzernziele bildet. Das Erreichen der Vision und der Ziele der SBB benötigt die Kraft und den Einsatz aller Mitarbeitenden: Sie lassen sich nur dann verwirklichen, wenn sie von möglichst vielen Menschen im Unternehmen gelebt und getragen werden. Auf dem Arbeitsmarkt ist es für die SBB zentral, die richtigen Talente zu begeistern und zu gewinnen.

Entwicklung Personalbestand und Frauenanteil.

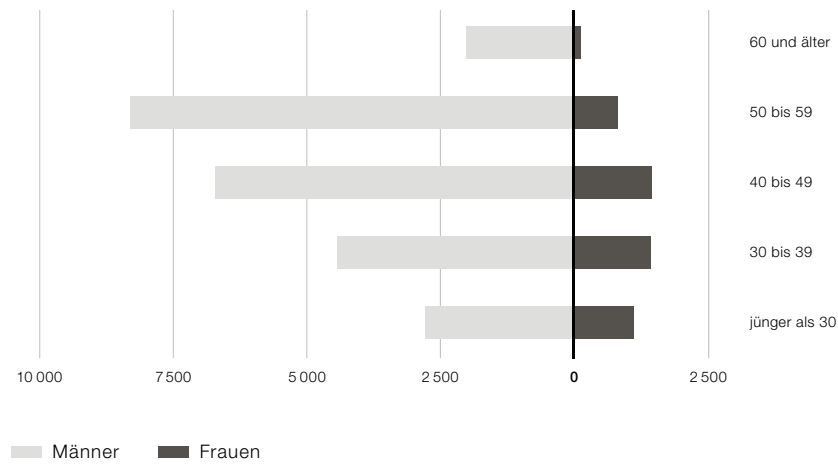


Strategisches Ziel.

Die SBB fördert, fordert und anerkennt die Leistung jedes Einzelnen. Sie setzt durch konsequente Führung, vorbildliches Verhalten, übergreifende Zusammenarbeit und zukunftsgerichtete Kompetenzen alle Kräfte frei, um Topergebnisse zu erzielen. So will die SBB in den kommenden Jahren ihre hohe Arbeitgeberattraktivität bewahren, die sie gemäss Universum Survey bei Studierenden und Professionals in den Bereichen Wirtschaft und Ingenieure besitzt. Ferner plant sie, den Frauenanteil bis 2020 auf 19 Prozent zu erhöhen.

Aufteilung der Belegschaft nach Geschlecht und Altersgruppe.

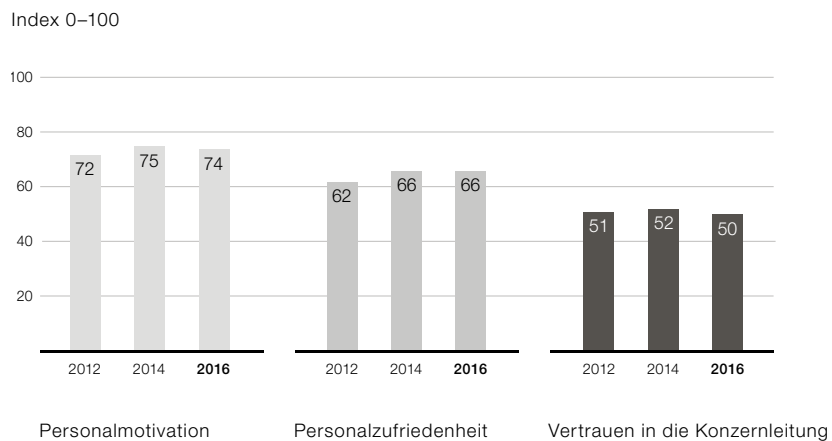
Anzahl Mitarbeitende im Jahresmittel 2016



Entwicklung 2016.

Zwischen dem 12. September und dem 7. Oktober hat die zweijährliche Personalumfrage stattgefunden. Parallel dazu gab die SBB bekannt, das Fitnessprogramm «RailFit20/30» umzusetzen. «RailFit20/30» beinhaltet substanzielle Einsparungen im ganzen Unternehmen. Die Personalumfrage ist angesichts der anstehenden Veränderungen im Unternehmen insgesamt erfreulich ausgefallen. So blieb die Personalmotivation mit 74 Punkten nahezu stabil. Sie umfasst als eines von neun Konzernzielen die Verbundenheit mit dem Unternehmen, das Engagement für die SBB, die Arbeitszufriedenheit sowie den eigenen Beitrag zur Erreichung der Konzernziele. Die Personalfriedenheit liegt bei 66 Punkten und ist damit gleich hoch wie vor zwei Jahren. Zum Ausdruck kommt allerdings, dass der Veränderungsbedarf und die angekündigten Massnahmen zu Verunsicherung führen. Das Vertrauen in die Konzernleitung ist nach dem Höchstwert im Jahr 2014 wieder zurückgegangen.

Personalfriedenheit.



Der im Herbst 2016 kommunizierte Plan, die Risikobeiträge der Pensionskasse zwischen Mitarbeitenden und Arbeitgeberin paritätisch aufzuteilen, stellte für die Mitarbeitenden verständlicherweise keine gute Neuigkeit dar. Ende November hat die SBB mit den Gewerkschaften einen sozialverträglichen Kompromiss gefunden, um die Löhne der Mitarbeitenden weniger stark zu belasten: Ab 2017 übernimmt die SBB drei Viertel der Risikoprämie, die Arbeitnehmenden im Gegenzug nur ein Viertel statt der Hälfte. Die Lohnabzüge der Mitarbeitenden steigen ab 1. Januar 2017 somit nur um 0,4 Prozent. Erhalten bleibt zudem die Versicherung gegen Berufsinvalidität, die heute nur noch von sehr wenigen Arbeitgebern angeboten wird. Die SBB trägt damit nach wie vor einen überdurchschnittlich hohen Sozialleistungsanteil.

G4-DMA

G4-LA13

Bereits 2015 attestierte die Schweizer Vereinigung für Qualitäts- und Management-systeme der SBB nach einer fundierten Analyse Lohngleichheit bezüglich Geschlecht, Alter und Nationalität und verlieh ihr das Zertifikat «Excellence in Fair Compensation». Die Zertifizierung wurde 2016 überprüft und bestätigt.

Beruf und Privatleben im Einklang.

Im Oktober 2016 hat die SBB zum ersten Mal eine Kampagne zum Thema «Beruf und Privatleben im Einklang» lanciert. Die Kampagne bezweckt, qualifizierte Personen – besonders Frauen – für das Unternehmen zu gewinnen und die SBB als moderne, attraktive Arbeitgeberin zu positionieren. Im Rahmen der Online-Kampagne erzählen Mitarbeitende, wie sich bei der SBB Beruf und Privatleben optimal kombinieren lassen. Die Kampagne ist intern wie extern bei Fachpersonen und HR-Experten auf positive Resonanz gestossen. Link zur Microsite: www.sbb.ch/life-balance

Gesunde und leistungsfähige Mitarbeitende.

G4-DMA

Unterschiedliche Entwicklungen inner- und ausserhalb des Unternehmens stellen Herausforderungen für die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden dar. Hierzu gehören beispielsweise «RailFit20/30» oder das Programm Digitalisierung der SBB, aber auch der demografische Wandel und der Wertewandel in der Gesellschaft. Die SBB setzt seit 2010 ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Dieses bezieht nicht nur das Verhalten der Mitarbeitenden ein, sondern berücksichtigt ebenso stark die Verhältnisse und Prozesse im Unternehmen. Die Massnahmen des Gesundheitsmanagements vermeiden jährlich Personalkosten von rund CHF 60 Millionen. Um diesen Effekt zu erzielen, müssen Führungskräfte, HR-Beratende sowie Spezialisten aus den Fachbereichen MedicalService, Gesundheitsmanagement, Sozialberatung, Sozialversicherungen, Arbeitsrecht und Arbeitszeit eng abgestimmt zusammenarbeiten.

Strategisches Ziel.

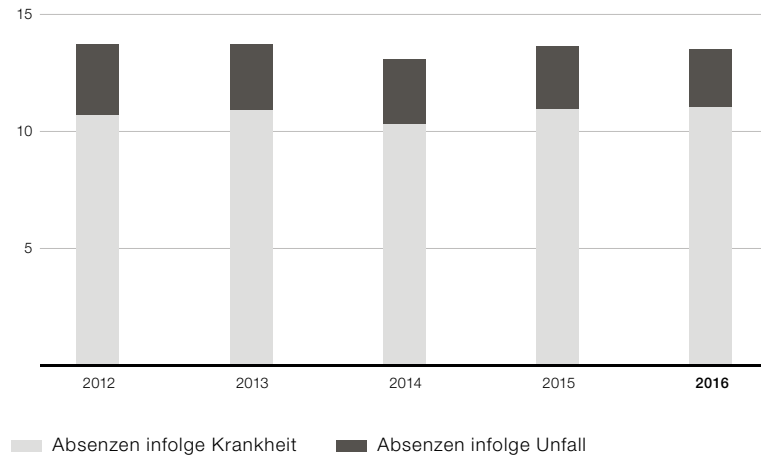
Es ist das Ziel der SBB, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden langfristig zu erhalten. Als Indikator dafür soll die Anzahl der Fehltage pro Vollzeitstelle stabil bleiben, obwohl die demografische Entwicklung im Personal der SBB die Fehltage pro Jahr um 0,15 Fehltage/Vollzeitstelle in die Höhe treibt. Weitere aussagekräftige

Indikatoren zu Arbeitsbelastungen und Arbeitsressourcen werden im Rahmen der Personalumfrage erhoben (beispielsweise «arbeitsbezogene Gesundheit», «Erschöpfung» und «Resilienz»).

G4-LA6

Entwicklung der Fehltage.

Kalendertage pro FTE



Entwicklung 2016.

G4-LA6

G4-LA7

Die Digitalisierung der Arbeit führt zu Veränderungen in Berufsbildern, Arbeitsabläufen oder in der Arbeitsorganisation. Erste Beispiele in der SBB zeigen sowohl Chancen als auch Risiken dieser Veränderungen für die Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden. Einerseits lassen sich körperlich belastende Tätigkeiten durch Automation erleichtern. Andererseits ist eine Zunahme von kognitiven Belastungen und damit einhergehend eine Steigerung von Fehltagen und Langzeitabsenzen zu verzeichnen. Der Faktor Mensch muss daher bei Veränderungsinitiativen frühzeitig berücksichtigt werden. Hier gilt es noch vermehrt die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, um die Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu fördern und spezifische Belastungsrisiken abzufedern.

Je nach Berufsbild steigt mit dem Alter – oder stärker noch mit dem Dienstalter – das Risiko für Langzeitabsenzen. Erschöpfung ist dafür ein früher Indikator. Die SBB hat beim Verkaufspersonal zur Reduktion der Erschöpfung einen Pilotversuch mit bezahlten Kurzpausen lanciert. Die Ergebnisse sind vielversprechend. Im Rahmen des Versuchs liessen sich psychische Anspannung und Erschöpfung ohne einen Verlust an Produktivität verringern. Der Versuch ermutigt dazu, das Thema Arbeit, Alter und Gesundheit 2017 weiterhin nachhaltig zu bearbeiten.

Einhergehend mit der Demografie stellt die psychische Gesundheit eine zunehmende Herausforderung dar. Vermehrt lassen sich bereits bei jungen Mitarbeitenden psychische Auffälligkeiten registrieren. Daher sind die Berufsbildner von Login am Berufsbildnertag 2016 auf dieses Thema sensibilisiert worden. Künftig legt die SBB einen Schwerpunkt auf die Früherkennung und Frühintervention bei psychischen Auffälligkeiten.

Hohe Arbeits- und Betriebssicherheit.

G4-14

G4-DMA

Sicherheit – das heisst ein unfallfreier Eisenbahnbetrieb und die Unversehrtheit von Kunden, Mitarbeitenden und Dritten – ist für die SBB ein zentrales Anliegen. Sicherheit gehört daher zu den drei Topzielen und ist in jeder Sitzung der Konzernleitung ein Standardtraktandum. Die Sicherheitsabteilung ist dabei direkt dem CEO unterstellt.

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

Strategisches Ziel.

Die SBB will ihre ausgezeichnete Sicherheitskultur weiterentwickeln und jederzeit die Einhaltung aller Sicherheitsregeln gewährleisten. Ferner nutzt sie das Potenzial innovativer technologischer Entwicklungen, um die Sicherheit kontinuierlich zu erhöhen. 2017 wird die bestehende Strategie durch eine SQ-Strategie abgelöst. Die neue SQ-Strategie betrachtet die Themen Sicherheit und Qualität integrativ und mit dem Ziel einer noch besseren Wirkung für die Sicherheit.

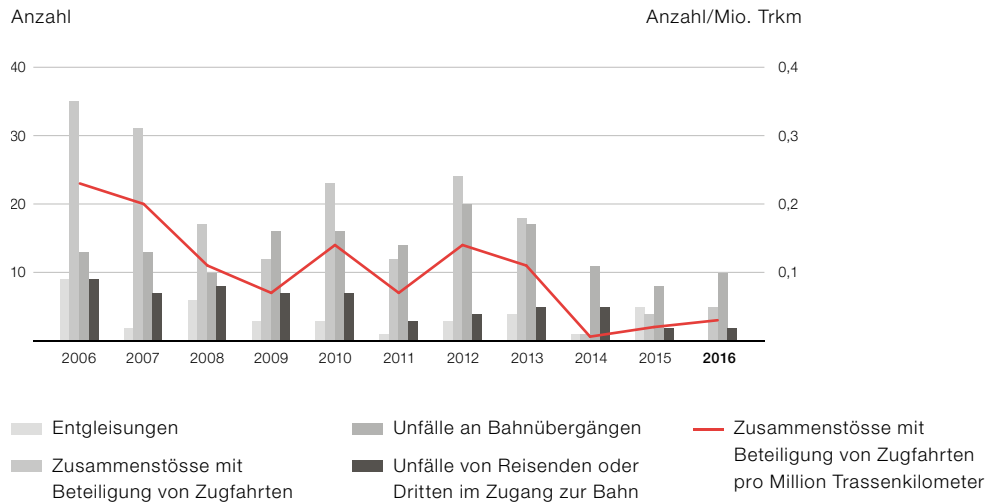
Entwicklung 2016.

Die Ergebnisse der wichtigsten Sicherheitsindikatoren belegen, dass sich die konstanten Anstrengungen der SBB im Sinne der Sicherheit bewähren. 2016 haben sich fünf Zugunfälle (Entgleisungen und Zusammenstösse) mit mittlerem und grossem Ausmasspotenzial ereignet. Damit steigerte sich die SBB gegenüber dem Vorjahr und erreichte einen Wert, der deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt liegt. Dies bestätigt den langfristigen Trend, wonach die SBB trotz stetig wachsender Leistungen auf hohem Niveau immer weniger Unfälle zu verzeichnen hat. Drei der fünf 2016 zu verzeichnenden Zugunfälle sind in diesem Zusammenhang besonders zu nennen: Die Kollision eines Dampfzugs des Vereins Mikado mit einem abgestellten Schotterwagen in Sihlbrugg forderte bedauerlicherweise mehrere Verletzte. Die Flankenfahrten in Chiasso (zwei Güterzüge) beziehungsweise Chur (eine Güterlok, ein Personenzug) forderten glücklicherweise zwar keine Verletzten, doch wären grössere Schäden durchaus möglich gewesen. Die genannten Ereignisse – ebenso wie zwei weitere kritische Zwischenfälle (eine Falschsignalisierung bei Montagearbeiten am Stellwerk in Riddes; eine durch Rangierbewegung verletzte Zufahrstrasse in Au SG) – erinnern trotz einer im Berichtsjahr positiven Bilanz daran, in den Bestrebungen um immer mehr Sicherheit nicht nachzulassen.

G4-PR1

Eine Ursache für Zugunfälle ist das Missachten von Halt zeigenden Signalen. Nebst dem ordentlichen Ausbau der Zugsicherung stattet die SBB bis Ende 2018 zusätzliche 2700 Signale mit einer Geschwindigkeitsüberwachung aus, was die Sicherheit deutlich erhöht. Im Berichtsjahr wurden davon bereits 1699 umgebaut, was einer Zielerreichung von rund 63 Prozent entspricht. Zudem untersucht die SBB kritische Ereignisse genau, um die Ursachen zu klären, möglichst alle richtigen Schlüsse zu ziehen und allenfalls weitere Präventionsmassnahmen zu ergreifen.

Entwicklung Eisenbahnbetriebsunfälle.



Dank kontinuierlicher Anstrengungen im Bereich der Arbeitssicherheit ist die Anzahl von Berufsunfällen mit Arbeitsausfällen 2016 nochmals leicht gefallen. Im Berichtsjahr hat die SBB ihre Sicherheits- und Qualitätswerkstätten erfolgreich weitergeführt. Im Rahmen dieser Werkstätten bearbeiten Mitarbeitende vom Topkader bis zu den Teams in der Fläche top-down gestellte Themen, die das Bewusstsein aller Mitarbeitenden für die Bedeutung von Sicherheit und Qualität fördern. Die Schwerpunkte lagen 2016 darin, die Qualität der eigenen Arbeit zugunsten der Kunden zu erhöhen und Abweichungen frühzeitig zu erkennen beziehungsweise zu verhindern.

Noch sicherere Chlortransporte auf der Schiene.

Das sicherste Transportmittel für den Gefahrenstoff Chlor ist die Schiene. Ein Unfall könnte jedoch trotz aller Vorsichtsmassnahmen enorme Schadensausmasse nach sich ziehen. Um das entsprechende Risiko nachhaltig zu senken, hat die SBB alle wichtigen Stakeholder an einem Tisch vereint. Unter der Leitung des Bundesamtes für Umwelt und unter Einbezug von Bund, betroffenen Kantonen, chemischer Industrie und der SBB beschloss die Runde in einer gemeinsamen Erklärung weitreichende Massnahmen: Chlor in separaten Zügen, tiefere Geschwindigkeiten und kürzere Transportwege senken die Risiken um das Zehnfache. Die Beteiligten haben zudem vereinbart, weitere Massnahmen zu ergreifen, die das Risiko bis 2025 noch einmal deutlich senken. Die Schweiz hat damit in Europa erneut eine Pionierrolle in der nachhaltigen Verringerung der Chlorrysiken übernommen.

Zugang zu Mobilität einfach gestalten.

Kombinierte Mobilität.

Mit den aktuellen technologischen Entwicklungen und der Digitalisierung wandeln sich Kundenbedürfnisse und Mobilitätsverhalten grundlegend. Es ist deshalb zentral, den Kunden so einfach wie möglich eine effiziente, gut vernetzte intermodale Mobilität anzubieten. Über das wichtige Kerngeschäft der SBB hinaus rücken dabei Themen wie Information, Buchung, physische Anbindung und Services entlang der Tür-zu-Tür-Reisekette noch stärker ins Blickfeld und erfordern Weiterentwicklungen. Eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit kompetenten Partnern ist hierfür zentral.

Strategisches Ziel.

Die SBB ermöglicht umweltfreundliche und effiziente Mobilität von Tür zu Tür. Zu diesem Zweck fördert sie mit Angeboten und Informationen die einfache Verknüpfung der Bahn mit weiteren Verkehrsträgern. Die Bahnhöfe bieten dabei als Mobilitätshubs einfache Übergänge zwischen den Verkehrsträgern der Schiene und der Strasse.

Entwicklung 2016.

2016 sind an 15 SBB Bahnhöfen 366 P+Rail-Parkplätze neu gebaut und 99 Parkplätze saniert worden. In enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden wurden an 21 SBB Bahnhöfen 2577 Zweiradabstellplätze (Bike+Rail) neu gebaut (2435 Abstellplätze) beziehungsweise saniert (142 Abstellplätze).

Im Sommer 2016 ist der Markttest von Catch a Car in Basel erfolgreich beendet worden. Wie sich wissenschaftlich nachweisen liess, übte Catch a Car positive Effekte auf Verkehr, Umwelt und Nutzerverhalten aus. Diese Erkenntnis legte die Grundlage, um Catch a Car in Basel definitiv weiterzuführen. In diesem Zusammenhang setzte die SBB den Partnerschaftsvertrag mit Catch a Car neu auf und richtete ihn auf die nächsten Entwicklungsschritte aus. Bereits im November erfolgte der Rollout von Catch a Car in der Stadt Genf. Weitere Städte werden folgen.

Die SBB hat unterschiedliche Möglichkeiten geprüft, um ihren Kunden das Taxi für die erste und letzte Meile der Tür-zu-Tür-Reisekette einfach, verlässlich und zeitgemäss zugänglich zu machen. Zusammen mit innovativen Partnern aus der Taxibranche wurden in der zweiten Jahreshälfte 2016 die Arbeiten für den Aufbau einer schweizweit skalierbaren Lösung aufgenommen. Nach der offiziellen Produktlancierung im Frühjahr 2017 wird die SBB den Service den Kunden über elektronische Kanäle zugänglich machen.

Die Nutzungen der PubliBikes an den SBB Standorten Wankdorf, Wylerpark und Ostermundigen hat 2016 erfreulich zugenommen. Insgesamt wurden die Bikes für 3850 Fahrten genutzt, was gegenüber dem Vorjahr einem Anstieg von 66 Prozent entsprach. Um die Nutzung für ihre Mitarbeitenden noch bequemer zu machen, begann die SBB 2016 damit, den SBB Mitarbeiterbadge für die Ausleihe der Bikes freizuschalten.

SBB lanciert Reiseplaner-App für Schiene und Strasse.

Im August 2016 hat die SBB eine neue Informationsplattform lanciert. Diese Plattform macht die intermodale Reiseplanung und Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel des Öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs sowie von Velo und Fussweg vergleichbar, kombinierbar und buchbar. In der ersten Phase wurde der Reiseplaner zusammen mit ausgewählten Test-Usern als App für Android in Deutsch getestet und weiterentwickelt. Im Dezember folgte der nächste Entwicklungsschritt: Der Reiseplaner gelangte als öffentliche Preview-Version in Deutsch und Französisch für iOS wie Android in die App-Stores. Im Rahmen der nächsten Entwicklungsschritte plant die SBB, weitere Features und zusätzliche Services wie beispielsweise Taxi oder Catch a Car in den Reiseplaner aufzunehmen.

Barrierefreier Bahnzugang.

In Übereinstimmung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz aus dem Jahr 2004 wird die SBB Reisenden mit Einschränkungen die Möglichkeit bieten, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Sie nimmt dazu schrittweise Anpassungen beim Rollmaterial, bei der Infrastruktur und bei der Fahrgastinformation vor. Die entsprechenden Verantwortlichkeiten verteilen sich auf die Bereiche Vertrieb und Services bei Personenverkehr und Anlagen und Technologie bei Infrastruktur.

Strategisches Ziel.

Personen mit eingeschränkter Mobilität, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, sollen ab 2024 alle Dienstleistungen der SBB autonom und diskriminierungsfrei nutzen.

Entwicklung 2016.

Im Berichtsjahr hat die SBB an elf Bahnhöfen Umbaumaassnahmen abgeschlossen (Bellinzona, Ennenda, Glarus, Kölliken, Küngoldingen, Mitlödi, Othmarsingen, Sempach-Neuenkirch, Seuzach, Steinen, Walterswil-Striegel). Damit können bereits 82,2 Prozent der Reisenden das Angebot der SBB barrierefrei nutzen.

Bahnzugang*	2016	2015	Δ%
Bahnhöfe und Haltestellen	795	794	0,1 %
davon mit behindertengerechtem Bahnzugang	454	445	2,0 %

* Durch Angebotsänderungen und Rückstufungen von Bahnhöfen entspricht die Veränderung von 2015 zu 2016 nicht der Anzahl abgeschlossener Umbaumaassnahmen.

Ein rund 1,80 Meter langes Stück einer taktil-visuellen Leitlinie, das auf dem Perron des Tiefbahnhofs Löwenstrasse in Zürich angebracht ist, hat im Berichtsjahr für mediales

Aufsehen gesorgt. Die Leitlinie wurde in gemeinsamer Planung mit den Sehbehindertenorganisationen angebracht, entsprach jedoch nicht den rechtlichen Bestimmungen des Bundes. Das BAV verlangte deshalb zunächst von der SBB, die Markierung wieder zu entfernen – lenkte in der Folge jedoch erfreulicherweise ein, sodass die Markierung bestehen blieb.

Der Billettautomat ist für die SBB der wichtigste Distributionskanal und soll für alle Kunden einfach zu bedienen sein. Die SBB hat 2016 die Ausrüstung der Automaten mit taktilen Schildern abgeschlossen. Nun lassen sich alle rund 1450 Automaten von Kunden mit einer Sehbehinderung bedienen.

Hinsichtlich des Rollmaterials hat die SBB beschlossen, die InterCity-2000-Flotte nach dem Behindertengleichstellungsgesetz umzubauen. Unter anderem erhalten die Speisewagen und die Wagen mit Rollstuhlteil intelligente Schiebetritte. Der von der SBB bestellte Doppelstockzug FV Dosto wird autonomes Reisen zwischen den Knotenpunkten ermöglichen. Leider verzögert sich die Auslieferung des ersten Zuges durch die Herstellerin Bombardier weiter. Die SBB hofft, den Zug im Jahr 2017 in Verkehr zu nehmen.

Die SBB hat im Berichtsjahr vermehrt den Schwerpunkt auf die digitale Barrierefreiheit gelegt. Die neue SBB App wurde zusammen mit Benutzern entwickelt. Zudem testeten die Stiftung «Zugang für alle» und der SBB Behindertenbeirat die App in der Entwicklungsphase. Im April 2017 wird die SBB ihren Internetauftritt vollkommen überarbeiten und damit den Ticket Shop barrierefrei gestalten. In der Folge wird der Fahrplan sektorengenaue Haltepunkte der Wagen mit Niederflureinstieg und Rollstuhlteil anzeigen.

Auszug aus dem Erlebnisbericht von Samuel Rachdi, einem SBB Kunden im Rollstuhl:

«2002 bis 2011 lebte ich im Bahnhof Steinen bei Schwyz, der damals noch weit davon entfernt war, rollstuhlgängig zu sein. Ich bekam mit, dass man diesen mit Liften ausrüsten wollte. Man muss ja nicht nur die hohen Baukosten, sondern auch die Unterhaltskosten im Auge behalten, und als es hiess, dass die Lifte über Nacht ohnehin abgeschlossen sein sollen, um Vandalismus vorzubeugen, konnte ich mir den Kommentar nicht verkneifen, dass man in einem solchen Fall gar keine Lifte braucht. Inzwischen hat diese Station neue Unterführungen mit Rampen und P55-Perrons bekommen. Bravo! Während der Bauzeit bestanden bereits hölzerne P55-Provisorien, die im Übrigen perfekt mit dem Rollstuhl zu nutzen waren. Manchmal würde ein solches Provisorium perfekt die Probleme lösen.»

Sicheres Bahnumfeld.

G4-DMA

Die Bedrohungslage hat sich laut Bericht, den der Bundesrat am 24. August 2016 zur Sicherheitspolitik der Schweiz vorgelegt hat, während der letzten fünf Jahre verändert. Dies wirkt sich in den Bereichen Migration, Extremismus und terroristische Bedrohung sowie Cyberkriminalität auf die Schweiz aus – und damit auch auf die Bahn. So sehen

sich Länder wie Deutschland oder Österreich infolge der Migration bereits mit einer deutlich gestiegenen Anzahl an Tötlichkeiten gegenüber dem Bahnpersonal konfrontiert. Die Öffentliche Sicherheit der SBB beobachtet die Entwicklung der Sicherheitslage laufend. Sie trifft entlang der Security-Strategie Prävention, Repression und Dissuasion lagegerechte Massnahmen. Dabei steht sie in naher Zukunft vor der Herausforderung, intelligente Systeme zur Unterstützung der Sicherheitskräfte in die Dispositive zu integrieren.

Strategisches Ziel.

Die SBB nutzt konsequent die Möglichkeiten, den Kunden einen sicheren Zugang zur Bahn und eine sichere Bahnfahrt zu gewährleisten und damit das Sicherheitsempfinden zu verbessern.

Entwicklung 2016.

G4-PR1

Die Sicherheitslage der SBB hat sich 2016 stabil präsentiert. Die Amoktaten in Zügen sowie Terroranschläge, die sich im benachbarten Ausland ereigneten, erhielten zwar eine hohe mediale Aufmerksamkeit, dennoch gelang es der SBB, das Sicherheitsempfinden ihrer Kunden gemäss einer Befragung zur Kundenzufriedenheit auf dem hohen Niveau von rund 80 Indexpunkten zu halten. Gleichzeitig nahm das subjektive Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum laut einer vergleichbaren Befragung der ETH mit fünf Prozent signifikant ab.

Nach den Amoktaten in Zügen (Salez/Schweiz, Sulz/Vorarlberg) sowie Terroranschlägen in Europa (Brüssel, Nizza, Würzburg, München, Ansbach/D) ist die Wahrscheinlichkeit von Nachahmungstaten auch in der Schweiz vorhanden. Derartige Ereignisse lassen sich im offenen ÖV-System – mit seinem dichten ÖV-Netz und angesichts der hohen Anzahl täglich verkehrender Personenzüge – leider kaum gänzlich ausschliessen.

Die Ereigniszahlen bei Aggressionen gegen das Bahnpersonal (Belästigungen, Drohungen, Tötlichkeiten) nahmen 2016 gegenüber 2015 leicht ab. Tötlichkeiten betreffen nach wie vor das Zugpersonal am stärksten. Die meisten Vorfälle ergeben sich aufgrund des Reisens ohne gültigen Fahrausweis.

Tötlichkeiten*	2016	2015	Δ%
Tötlichkeiten gegen das Personal	168	184	-8,7 %
davon Zugpersonal	145	158	-8,2 %

* Quelle: ESI bis 2015 – ab 2016 ESQ/EDW, inkl. der Fälle der Tochtergesellschaften

Die SBB Security passt sich stetig den laufenden Entwicklungen an. Sie entwickelt das Lagecontrolling, die regionalen Securityzirkel sowie das Gewaltpräventionsprogramm RailFair weiter und erhöht die Interventionsfähigkeit der SBB Transportpolizei. Präventionskampagnen leisten ihren Beitrag zur Bahnsicherheit (Security) der Reisenden und der Mitarbeitenden. Zudem werden die Massnahmen im Bereich der Unfallprävention (Safety) in den kommenden Jahren fortgesetzt. Fortschrittliche technische Systeme erhöhen zudem die Sicherheit der Schutzpersonen (Reisende und Mitarbeitende) beziehungsweise der Schutzobjekte (Objekte und Werte).

Sichere Eröffnungsfeier des Gotthard-Basistunnels.

Die Eröffnungsfeier des Gotthard-Basistunnels stand im Juni 2016 im internationalen Rampenlicht. Die Wahrung der Sicherheit rund um die Tunnel-einweihung forderte die Verantwortlichen in besonderem Mass heraus. Die SBB Transportpolizei arbeitete dabei eng mit der Öffentlichen Sicherheit, den kantonalen Polizeikorps sowie der Armee zusammen. Dank des wirksamen Sicherheitsdispositivs gelang es, die Festaktivitäten ohne relevante Zwischenfälle durchzuführen. Eine hohe Anzahl an Sicherheitskräften stand während sechs Tagen wenig sichtbar, aber in permanenter Einsatzbereitschaft im Einsatz.

Nachhaltige Produktnutzung ermöglichen.

Grüne Produkte.

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

In jüngster Zeit verstärkt die Automobilindustrie ihre Werbemassnahmen und setzt auf technische Neuerungen wie Elektroantriebe, um ihre Produkte umweltfreundlicher zu gestalten. Die SBB muss sich daher zunehmend proaktiv als «grüne» Mobilitätsvariante positionieren, um ihre Legitimation bei ihren Kunden, aber auch beim Bund als Eigner zu wahren. Das Tätigkeitsfeld «Grüne Produkte» wird von der Abteilung Nachhaltigkeit koordiniert und in den Divisionen umgesetzt.

Strategisches Ziel.

Die SBB stellt entlang der gesamten Reisekette sicher, dass die Nutzung ihrer Transportdienstleistungen möglichst geringe nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat. Über die bestehende Produktpalette hinaus entwickelt die SBB in allen Geschäftsfeldern neue nachhaltige Angebote und Dienstleistungen.

Entwicklung 2016.

Die SBB hat ihr Portfolio «Grüne Produkte» 2016 strategisch weiterentwickelt. Sie brachte unterschiedliche Produkte auf den Markt oder unternahm entsprechende Pilotversuche. Unter anderem lancierte sie zusammen mit dem Start-up ImagineCargo (www.imaginecargo.com) ein Angebot nachhaltiger internationaler Transportdienstleistungen, die auf der Kombination von Velo-Bahn-Velo beruhen. Das gemeinsame Angebot der SBB und des Start-ups Batterie (www.batterie.ch) wurde im Berichtsjahr in den SwissPass aufgenommen. Batterie stellt mit Solarstrom aufgeladene Akkus unterwegs als Stromquellen für elektronische Geräte zur Verfügung. Schliesslich startete die SBB das Pilotprojekt «SBB Green Class» (siehe Kasten).

Die Umweltinformation zu SBB Produkten wurde 2016 stark verbessert. Im November des Berichtsjahres lancierte die SBB zusammen mit BAFU, EnergieSchweiz, Swisscom und Öbu die überarbeiteten mobitool-Faktoren (siehe www.mobitool.ch). Diese Faktoren dienen als Grundlage für Ökobilanzen von Verkehrsdienstleistungen in der Schweiz. Sie ermöglichen Verkehrsmittelvergleiche und werden für den Umweltrechner im digitalen SBB Fahrplan verwendet. Die volle Integration der Kennzahlen in den Umweltrechner erfolgt mit dem Relaunch der SBB Website im Frühling 2017.

Innerhalb der SBB hat sich das Entwickeln von grünen Produkten als Innovationsthema etabliert. Ab 2017 baut die SBB das Programm «Grüne Produkte» zum Programm «Grüne Innovation» aus.

SBB Green Class.

Ende 2016 hat die SBB zusammen mit BMW Schweiz und der ETH Zürich das Pilotprojekt «SBB Green Class» lanciert (www.sbb.ch/greenclass). Im Rahmen des einjährigen Pilotprojekts testen 150 Kunden ein Abonnement, das individuelle Mobilität auf der Strasse mit dem Öffentlichen Verkehr kombiniert. Den Testkunden stehen ein Elektroauto, ein GA 1. Klasse sowie Sharing-Optionen von Mobility und PubliBike zu Verfügung. Zum Angebot gehört ferner ein Jahresabonnement von P+Rail.

Das Projekt «SBB Green Class» wird von der ETH Zürich wissenschaftlich begleitet. Die Testkunden zeichnen ihr Mobilitätsverhalten auf, indem sie unter anderem tägliche Bewegungsprofile erstellen, Aufenthaltsorte notieren und die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger aufzeichnen. Zudem werden sie regelmässig zu ihren Erfahrungen und zu ihrer Zufriedenheit befragt.

Saubere Züge und Bahnhöfe.

G4-DMA

Rund 1300 SBB Mitarbeitende entfernen täglich über 100 Tonnen Abfälle aus Bahnhöfen und Zügen. Das zeit- und fachgerechte Entsorgen der stetig wachsenden Abfallmenge stellt für die SBB eine grosse Herausforderung dar. Kundenfeedbacks zeigen, dass die SBB punkto Sauberkeit noch besser werden muss.

Die Verantwortlichkeit für saubere Züge liegt beim Personenverkehr. RailClean ist Teil von SBB Immobilien und ist unter anderem zuständig für die Reinigung und Abfallentsorgung an den Bahnhöfen.

Strategisches Ziel.

Die SBB reduziert die Umweltbelastung durch Publikumsabfälle, indem sie ihren Kunden eine geordnete, umweltfreundliche Abfallentsorgung ermöglicht. Zu diesem Zweck stellt sie eine benutzerfreundliche Infrastruktur bereit.

Entwicklung 2016.

2016 hat die SBB 25 zusätzliche Bahnhöfe auf ein Abfalltrennsystem umgestellt, welches das getrennte Entsorgen von Alu, PET, Papier und Restmüll erlaubt. Somit können Reisende an insgesamt 34 Bahnhöfen ihre Abfälle getrennt entsorgen. Die Abfälle und Wertstoffe werden in diesen Bahnhöfen gesammelt, verdichtet, gelagert und zur Wiederverwertung oder Entsorgung weitergeleitet. Sehr hinderlich sind dabei die prekären Platzverhältnisse an den Bahnhöfen. Es wird immer schwieriger, genügend Flächen für die Recycling-Stationen auf den Perrons, aber auch zur Einrichtung der benötigten Entsorgungsplätze zu finden. Zurzeit plant die SBB deshalb keine weiteren Ausbauschritte, welche die Recycling-Stationen betreffen.

Um die Entleerung der Recycling-Stationen zu optimieren, hat die SBB im Berichtsjahr eine elektronische Füllstandsmessung getestet. Sie zeigt den Mitarbeitenden zentral an, wann ein Gebinde geleert werden muss. Die Testergebnisse waren positiv. Es traten

jedoch technische Probleme beim Einlegen der Abfallsäcke auf, welche die Messergebnisse verfälschten. Weitere Testläufe finden im ersten Quartal 2017 statt.

Seit dem Sommer 2015 sammeln Flüchtlinge, vorläufig aufgenommene Personen und Asylsuchende im Rahmen des Beschäftigungsprogramms Team Clean den Abfall in den Zügen ein und kontrollieren die Toiletten. Dabei lernen sie den Schweizer Arbeitsmarkt kennen, erhalten eine Tagesstruktur und finden dadurch hoffentlich einfacher eine Stelle im ersten Arbeitsmarkt. Das Beschäftigungsprogramm wird in Kooperation mit dem Kompetenzzentrum Integration der Stadt Bern angeboten und ist 2016 weiter ausgebaut worden. Im Berichtsjahr erhielten rund 38 Personen die Gelegenheit, Arbeitseinsätze zu trainieren. Das Programm kommt bei den Reisenden sehr gut an.

G4-EN23

Publikumsabfälle	Entsorgungsmethode		2016	2015	Δ%
Kehricht	Verbrennung	t	30 192	31 126	-3,0 %
Papier, Karton	Recycling	t	6 432	6 126	5,0 %
Glas	Recycling	t	40	43	-6,6 %
PET	Recycling	t	329	294	12,0 %
Aludosen	Recycling	t	93	47	97,1 %

Kundenmeinungen öffentlich gemacht.

Die SBB hat im Herbst 2016 eine Internetplattform (sbb-zufriedenheit.ch) eingerichtet, auf der Kunden Kommentare zu einer Vielzahl von Themen abgeben können. Hier ein Beispiel eines Kommentars zum Thema Sauberkeit:

DR, 05. Sep 2016 um 23:20

«Das Abfalltrennsystem an den grösseren Bahnhöfen finde ich sehr gut (PET, Alu, Papier, Verpackungen). Schade finde ich, dass in den neuen Zügen die Abfalleimer in den 4er-Abteilungen abmontiert wurden. Viele lassen dadurch ihren Abfall im Abteil liegen oder schmeissen den Abfall auf den Boden oder unter die Sitze. Gut finde ich die Unterscheidung von Abfallentsorgung und (Gratis-)Zeitungsentsorgung, könnte jedoch noch klarer signalisiert sein. Könnte man in den Zügen nicht auch ein Abfalltrennsystem einsetzen (wie an den grossen Bahnhöfen)?»

Gleichmässige Pendlerströme.

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

Die SBB setzt sich deshalb in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und der öffentlichen Hand für eine gleichmässigeren Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf ein. Die

Hauptverantwortung für das Thema liegt im Personenverkehr beim Bereich Verkehr sowie bei Public Affairs und Regulation des Konzerns.

Strategisches Ziel.

Um den Bedürfnissen der Kunden gerecht zu werden und die vorhandenen Kapazitäten noch effizienter zu nutzen, will die SBB die Auslastung der Züge gleichmässiger über den ganzen Tag gestalten. Die Nachfrage im Fernverkehr soll deshalb in den Nebenverkehrszeiten stärker wachsen als zu den Hauptverkehrszeiten.

Entwicklung 2016.

2016 hat die Nachfrage im Fernverkehr erfreulicherweise in Nebenverkehrszeiten mit 1,7 Prozent stärker zugenommen als in Hauptverkehrszeiten (+1,3 %). Damit setzt sich die 2015 eingesetzte Tendenz fort, und die Anstrengungen der SBB hin zu einer gleichmässigeren Sitzplatzbelegung scheinen zu greifen.

Im Juli 2016 hat der Bereich Verkehr des Personenverkehrs ein neues, zweijähriges Projekt aufgesetzt. Es verfolgt das Ziel, sowohl seitens der Verkehrsnachfrage wie auch der Angebotsplanung neue, wirksame Instrumente für eine gleichmässiger und höhere Auslastung zu entwickeln. Die Instrumente werden in Pilotprojekten getestet.

Seit 2015 setzt sich die SBB im Rahmen der Work-Smart Initiative für die Förderung von flexiblem Arbeiten in der Schweiz ein. 2015 hatte die Work Smart Initiative eine Charta herausgegeben, die möglichst viele Unternehmen für die Initiative gewinnen sollte. 2016 stieg die Anzahl Chartaunterzeichner von 55 auf 93 Unternehmen. Die Work Smart Initiative entwickelte sich im Berichtsjahr zu einem Kompetenzzentrum für flexible Arbeitsformen und wurde regelmässig zitiert oder kontaktiert. Um ihre Sichtbarkeit zu verbessern, will die Work Smart Initiative ab 2017 vermehrt mit bekannten Institutionen zusammenarbeiten.

Der mobile Arbeitsplatz ist für rund 9500 SBB Mitarbeitende Realität. Der kulturelle Wandel hat innerhalb der SBB also eingesetzt, wenn auch die Orientierung auf die Präsenz am Arbeitsplatz weiterhin stark zu spüren ist. Im Berichtsjahr haben deshalb unkonventionelle Kommunikationsinstrumente und Massnahmen die Mitarbeitenden weiter sensibilisiert und den Wandel hin zur neuen Arbeitskultur vorangetrieben. SBB Bildung hat zudem ein Beratungs- und Schulungsangebot zum Thema Work Smart aufgebaut. Wie rege dieses Angebot genutzt wird, wird sich 2017 erweisen. Dann soll eine repräsentative interne Umfrage Aufschluss darüber geben, wie viele Mitarbeitende die Möglichkeiten von flexibler Arbeit im Alltag nutzen.

Schüler entlasten Hauptverkehrszeiten.

Auch Schulen können dazu beitragen, die Pendlerspitzen zu brechen. Eine Vorreiterrolle unter den Schweizer Bildungsinstitutionen nimmt die Hochschule Luzern ein. Die Vorlesungen des neu gegründeten Departements Informatik auf dem Campus Zug-Rotkreuz beginnen erst ab 9.00 Uhr und enden gestaffelt um 11.25, 15.20, 18.00 oder 20.55 Uhr. Die SBB wird die Umsetzung dieses Pionierprojekts eng begleiten und Erkenntnisse für weitere Pilotprojekte sammeln.

Grundsätze der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Berichtsprofil.

- G4-17
- G4-23
- G4-28
- G4-29
- G4-30
- G4-31
- G4-32
- G4-33

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht ist ein integrierter Bestandteil der SBB Jahresberichterstattung. Die SBB legt darin ihre wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen gemäss den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) offen. Dabei wurde der Bericht wie bereits im Vorjahr «in Übereinstimmung» mit den GRI-G4-Leitlinien erstellt («Kern»-Option).

Die SBB veröffentlicht jedes Jahr einen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. Er ist dreisprachig auf der SBB Website abrufbar.

Der SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2016 bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2016. Den letzten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2015 hat die SBB am 18. März 2016 publiziert. Wie im Vorjahr orientiert sich die Darstellung des Berichts an den Stossrichtungen und Handlungsfeldern der Nachhaltigkeitsstrategie. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich dabei weder der Umfang der Berichterstattung noch die Berichtsgrenzen oder die verwendeten Messmethoden signifikant verändert. Die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahresbericht ist also gegeben.

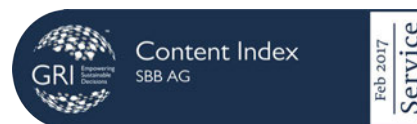
Auf Seite 73 findet sich der tabellarische GRI Content Index mit den entsprechenden Seitenverweisen. Der vorliegende Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht bezieht sich auf das SBB Stammhaus (SBB AG und SBB Cargo, ohne Töchter und Beteiligungen). Falls Daten oder Informationen nur einen Teil (Division oder SBB AG) des Unternehmens oder des gesamten Konzerns betreffen, wird dies gesondert vermerkt.

Dem vorliegenden Bericht liegt eine Content-Index-Überprüfung durch die Global Reporting Initiative zugrunde. Die Überprüfung bestätigt, dass im GRI Content Index auf alle deklarierten Berichtsinhalte gemäss den GRI-G4-Leitlinien korrekt und vollständig verwiesen wird. Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der ausgewiesenen Informationen ist keine externe «Assurance» eingeholt worden. Wo immer zweckmässig, sind diejenigen Standards beigezogen, die für das interne Controlling massgebend sind.

Kontakt für weitere Fragen:

Christina Meier
Leiterin Nachhaltigkeit
SBB AG
Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65
christina.meier@sbb.ch

GRI Content Index.



Allgemeine Standardangaben.

Allgemeine Standardangaben	Seitenangabe SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht	Seitenangabe SBB Website	Direkte Offenlegung	Externe Prüfung	Details zu allgemeinen Standardangaben
----------------------------	--	--------------------------	---------------------	-----------------	--

Strategie und Analyse

G4-1	39 40 43			x	Erklärung des CEO zum Stellenwert von Nachhaltigkeit
G4-2	42		Angaben zu Nachhaltigkeitsrisiken, Chancen und Auswirkungen sind überall im vorliegenden Bericht zu finden, insbesondere im Beschrieb der Handlungsfelder der Nachhaltigkeitsstrategie.	x	Auswirkungen der Organisation auf die Nachhaltigkeit und Beeinflussung durch Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen

Organisationsprofil

G4-3	24			x	Name der Organisation
G4-4	5			x	Wichtigste Marken, Produkte und Dienstleistungen
G4-5	24			x	Hauptsitz der Organisation
G4-6	24		Bericht der Revisionsstelle im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht auf den Seiten 121-122	✓	Länder, in welchen die Organisation tätig ist
G4-7	24			x	Eigentümerstruktur und Rechtsform
G4-8	10			x	Absatzmärkte
G4-9	6 7	reporting.sbb.ch		x	Grösse der Organisation
G4-10	56	reporting.sbb.ch/personal		x	Anzahl Mitarbeitende nach Kategorien
G4-11		reporting.sbb.ch/personal	Personalbestand nach Arbeitsvertrag 2016 (SBB Stammhaus ohne Tochtergesellschaften): GAV: 26 353 FTE; OR: 1194 FTE	x	Von Kollektivvereinbarungen betroffene Mitarbeitende
G4-12	46			x	Lieferkette der Organisation
G4-13	98		Bericht der Revisionsstelle im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht auf den Seiten 121-122	✓	Wesentliche Veränderungen während der Berichtsperiode bezüglich Grösse, Struktur oder Eigentümern
G4-14	60		Beim Betrieb der Infrastrukturen und bei Dienstleistungen der SBB spielt das Vorsorgeprinzip eine grosse Rolle. Beispiele dafür sind die präventiven Ansätze für Umwelt- und Arbeitsschutz im Betrieb.	x	Anwendung des Vorsorgeprinzips
G4-15			Die SBB ist in zahlreichen nationalen und internationalen Gremien vertreten bzw. hat internationale Vereinbarungen übernommen. Zu erwähnen sind hierbei insbesondere: - Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) - Union internationale des chemins de fer (UIC) - Transparency International Schweiz - Foreign Trade Association (FTA) - Öbu (Schweizerische Vereinigung für ökologisch bewusste Unternehmensführung)	x	Unterstützung externer Initiativen
G4-16			Die SBB ist national und international in rund 280 Gremien vertreten. Diese teilen sich auf in Regulations- (ca. 75), technische (ca. 110), Sicherheits- (7) und divisionsspezifische Gremien (ca. 85).	x	Aktive Teilnahme in Interessenverbänden

Ermittelte wesentliche Aspekte und Grenzen

G4-17	24 72			x	In den Bericht eingeschlossene Unternehmenseinheiten
G4-18	41 42			x	Festlegung der Berichtsinhalte und Abgrenzung von Aspekten
G4-19	41 42			x	Wesentliche Aspekte bzw. Berichtsinhalte
G4-20	41		Die Handlungsfelder der strategischen Stossrichtungen – Umweltvorteil gegenüber Strasse sichern – Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein haben unmittelbare Auswirkungen innerhalb der SBB.	x	Abgrenzung wesentlicher Aspekte und Definition der Berichtsgrenzen innerhalb der Organisation
G4-21	41		Die Handlungsfelder der strategischen Stossrichtungen – Verantwortungsvolle Lieferkette sicherstellen – Zugang zur Mobilität einfach gestalten – Nachhaltige Produktnutzung ermöglichen sind insbesondere aufgrund ihrer grossen Auswirkungen auf Kunden und Lieferanten für die SBB relevant.	x	Abgrenzung wesentlicher Aspekte und Definition der Berichtsgrenzen ausserhalb der Organisation
G4-22	98		Bericht der Revisionsstelle im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht auf den Seiten 121–122	✓	Angabe neuer Darstellungen von Informationen gegenüber dem Vorjahr und deren Gründe
G4-23	72			x	Signifikante Veränderungen bezüglich Umfang und Aspekten gegenüber dem Vorjahr

Einbindung von Stakeholdern

G4-24	43			x	Einbezug der Stakeholder durch die Organisation
G4-25	43			x	Identifikation und Auswahl der Stakeholder
G4-26	43			x	Vorgehen bei Einbindung von Stakeholdergruppen
G4-27	37 42	www.sbb.ch/kundenbeirat Politik und Gesellschaft		x	Durch Stakeholder vorgebrachte Anliegen

Berichtsprofil

G4-28	72			x	Berichtszeitraum
G4-29	72			x	Datum des letzten Berichts
G4-30	72			x	Angabe zum Berichtszyklus
G4-31	72			x	Ansprechpartner für Fragen zum Bericht
G4-32	72			x	Gewählte «In Übereinstimmung»-Option
G4-33	36 72			x	Externe Prüfung

Unternehmensführung

G4-34	25 44			x	Führungsstruktur der Organisation in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Auswirkungen
G4-35	29 44			x	Prozess für die Delegation von Vollmachten für wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen
G4-36	28 44			x	Verantwortung für wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen
G4-37	37 42 44			x	Prozesse für Konsultation zwischen Stakeholdern und Führungsebene
G4-38	26 31			x	Zusammensetzung der höchsten Führungsebene
G4-39	26			x	Funktion der höchsten Führungsebene
G4-40	28			x	Nomination und Auswahl der höchsten Führungsebene

G4-41	28			x	Vermeidung und Bekanntgabe von Interessenskonflikten in der höchsten Führungsebene
G4-42			Die Nachhaltigkeitsstrategie 2014–2016 der SBB wurde in der KL diskutiert und im April 2014 von der KL genehmigt. Die Nachhaltigkeitsleistung wird mit definierten KPI pro Handlungsfeld jährlich an die KL rapportiert.	x	Rolle der höchsten Führungsebene bei der Entwicklung der Unternehmensstrategie in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Auswirkungen
G4-43			In wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Fragen verfügen die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie der Konzernleitung über umfangreiches Wissen. Aktuelle Entwicklungen werden im Rahmen der Konzernzielüberprüfung sowie themenbezogen periodisch traktandiert.	x	Weiterentwicklung der Kenntnisse der höchsten Führungsebene in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen
G4-44	28		Neun Konzernziele machen die Leistungen der SBB messbar. Die Balance von finanziellen und nicht finanziellen Zielen garantiert, dass das Unternehmen ausgewogen geführt und gesteuert wird. Die Zielerreichung wird laufend gemessen und quartalsweise an die Konzernleitung und den Verwaltungsrat rapportiert. Die Erreichung der Konzernziele ist bonusrelevant.	x	Leistung der höchsten Führungsebene in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen
G4-45	28			x	Rolle der höchsten Führungsebene in Bezug auf Identifizierung und Management von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Risiken und Chancen
G4-46	30 116			x	Rolle der höchsten Führungsebene in Bezug auf Überprüfung des Risikomanagements zu wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Themen
G4-47	30 116			x	Häufigkeit der Überprüfung der wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen durch die höchste Führungsebene
G4-48	29			x	Überprüfung und Genehmigung des Nachhaltigkeitsberichts
G4-49	29			x	Mitteilungsverfahren in Bezug auf kritische Anliegen an die höchste Führungsebene
G4-50	29			x	Art und Anzahl kritischer Anliegen, die der höchsten Führungsebene mitgeteilt wurden
G4-51	34–35			x	Entschädigungspolitik für die höchste Führungsebene
G4-52	34			x	Prozess zur Festlegung der Entschädigung
G4-53	34			x	Berücksichtigung der Meinung von Stakeholdern bezüglich Entschädigung
G4-54			Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeiters zur Jahresgesamtvergütung des tiefsten Einkommens betrug 2016 1:20.	x	Verhältnis des höchsten Lohnes innerhalb der Organisation zum Medianlohn
G4-55			Die prozentuale Steigerung der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeiters betrug per 1. 1. 2016 1,0 Prozent, die prozentuale Steigerung der Jahresgesamtvergütung aller Mitarbeitenden 0,4 Prozent. Das ergibt ein Verhältnis von 1:2.	x	Verhältnis des prozentualen Anstiegs zwischen höchstem Lohn und Medianlohn innerhalb der Organisation
Ethik und Integrität					
G4-56	30	Code of conduct		x	Werte, Grundsätze sowie Verhaltensstandards und -normen der Organisation
G4-57	30			x	Interne und externe Verfahren, um zu ethischem und gesetzeskonformem Verhalten Rat zu suchen
G4-58	30			x	Interne und externe Mechanismen zur Meldung unethischen oder gesetzeswidrigen Verhaltens

Spezifische Standardangaben.

DMA und Indikatoren	Seitenangabe SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht	Seitenangabe SBB Website	Ausschlüsse	Externe Prüfung	Details zu Indikatoren
----------------------------	---	---------------------------------	--------------------	------------------------	-------------------------------

Kategorie: wirtschaftlich

Beschaffung

G4-DMA	46	Einkauf		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Beschaffung)
G4-EC9	46			x	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten an Hauptgeschäftsstandorten

Kategorie: ökologisch

Materialien

G4-DMA	48			x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Materialien)
G4-EN1	47 48	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit		x	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen

Energie

G4-DMA	50	www.sbb.ch/energie		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Energie)
G4-EN3	51			x	Energieverbrauch innerhalb der Organisation
G4-EN5	51			x	Energieintensität
G4-EN6	50			x	Verringerung des Energieverbrauchs

Emissionen

G4-DMA	51 52	www.sbb.ch/klima		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Emissionen)
G4-EN15	53			x	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)
G4-EN16	53			x	Indirekte energiebezogene THG-Emissionen (Scope 2)
G4-EN17	53			x	Weitere indirekte THG-Emissionen (Scope 3)
G4-EN18	53			x	Intensität der THG-Emissionen
G4-EN19	53			x	Reduzierung der THG-Emissionen
G4-EN20	53			x	Emissionen Ozonabbauender Stoffe
G4-EN21	53			x	NOx, SOx und andere signifikante Luftemissionen

Abwasser und Abfall

G4-DMA	48 68	www.sbb.ch/abfall		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Abwasser und Abfall)
G4-EN23	48 49 69			x	Gesamtgewicht des Abfalls nach Art und Entsorgungsmethode

Kategorie: gesellschaftlich

Unterkategorie: Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

G4-DMA	58 60			x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz)
G4-LA6	59	reporting.sbb.ch/personal		x	Art der Verletzung und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Abwesenheit sowie Gesamtzahl der arbeitsbedingten Todesfälle nach Region und Geschlecht
G4-LA7	59			x	Arbeiter mit hoher Erkrankungsrate oder -gefährdung im Zusammenhang mit ihrer Beschäftigung

Gleicher Lohn für Frauen und Männer

G4-DMA	58			x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (gleicher Lohn für Frauen und Männer)
G4-LA13	58			x	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern nach Mitarbeiterkategorie und Hauptgeschäftsstandorten

Unterkategorie: Produktverantwortung

Kundengesundheit und -sicherheit

G4-DMA	54 64	www.sbb.ch/sicherheit		x	Allgemeine Angaben zum Managementansatz (Kundengesundheit und -sicherheit)
G4-PR1	60 65			x	Prozentsatz der massgeblichen Produkt- und Dienstleistungskategorien, deren Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit geprüft werden, um Verbesserungspotenziale zu ermitteln

Finanzbericht.

Inhaltsverzeichnis.

SBB Konzern

- S 80 Finanzieller Lagebericht
- S 90 Konzernerfolgsrechnung SBB
- S 91 Konzernbilanz SBB
- S 92 Konzerngeldflussrechnung SBB
- S 93 Konzerneigenkapitalnachweis SBB
- S 94 Anhang zur Konzernrechnung 2016
- S 121 Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

SBB AG

- S 123 Erfolgsrechnung SBB AG
- S 124 Bilanz SBB AG
- S 125 Anhang zur Jahresrechnung SBB AG
- S 134 Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn
- S 135 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Finanzieller Lagebericht. Die SBB im Jahr 2016.

Das Konzernergebnis der SBB betrug im Berichtsjahr CHF 380,6 Mio. (2015: CHF 245,7 Mio.). Die deutliche Verbesserung war insbesondere auf höhere Gewinne aus Veräusserung von Immobilienobjekten (CHF +83,1 Mio.), das bessere Finanzergebnis (CHF +78,2 Mio.) und auf die Erholung im Güterverkehr (Ergebnis CHF +22,6 Mio. ggü. Vorjahr) zurückzuführen.

Das Ergebnis bei Personenverkehr betrug CHF 139,2 Mio. (CHF +8,7 Mio. ggü. Vorjahr). Die Personenverkehrserträge wuchsen gegenüber dem Vorjahr um CHF 10,5 Mio. trotz Rückgangs im internationalen Verkehr.

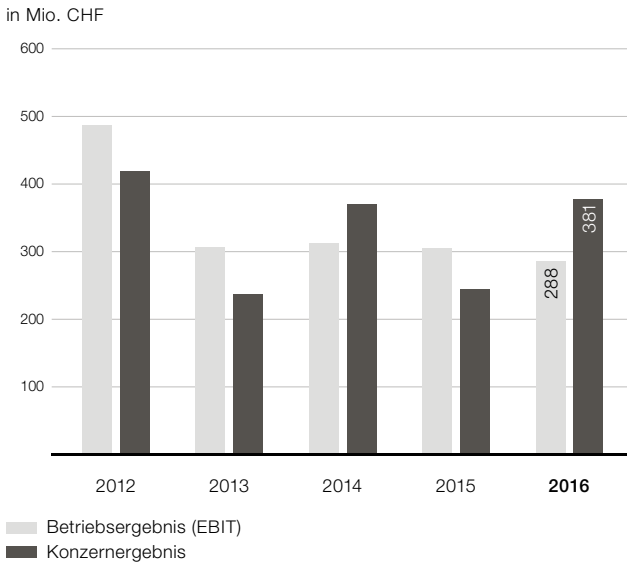
Immobilien erreichte insbesondere aufgrund des Ergebnisses aus Veräusserung von Immobilien (CHF 221,1 Mio.) ein Ergebnis vor Ausgleichszahlungen in Höhe von CHF 432,6 Mio. (CHF +90,2 Mio. ggü. Vorjahr). Davon wurden CHF 150,0 Mio. als Ausgleichszahlung zur Finanzierung der Infrastruktur und CHF 270,9 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse SBB verwendet.

2016 gelang Güterverkehr mit einem Ergebnis von CHF 1,1 Mio. die Rückkehr in die schwarzen Zahlen (CHF +22,6 Mio. ggü. Vorjahr), dank der positiven Volumenentwicklung bei SBB Cargo International und zusätzlicher Einsparungen sowie Einmaleffekte.

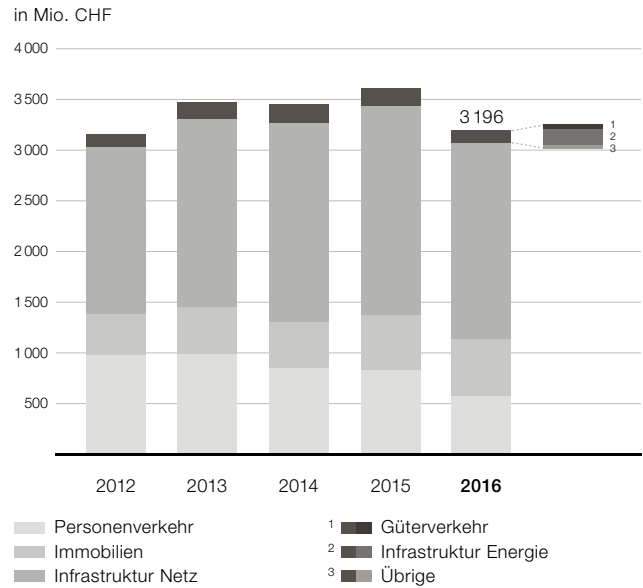
Wie in den Vorjahren erbrachte Infrastruktur auch 2016 höhere Leistungen für den Substanzerhalt, welche nicht vollständig durch die Mittel der Leistungsvereinbarung gedeckt waren. Daraus resultierte ein negatives Ergebnis von CHF -102,8 Mio. (2015: CHF -96,3 Mio.).

Der Free Cash Flow lag bei CHF -539,7 Mio. (2015: CHF -522,6 Mio.), insbesondere verursacht durch den Arbeitgeberbereinschuss zur Stabilisierung der Pensionskasse (CHF 690,0 Mio.) und das Defizit von Infrastruktur Netz. Die verzinsliche Nettoverschuldung stieg somit aufgrund des negativen Free Cash Flow auf CHF 8,8 Mrd., was zu einem Schuldendeckungsgrad von 7,3 führte (Vorjahr: 6,9). Ohne den Arbeitgeberbereinschuss zur Stabilisierung der Pensionskasse, die Übernahme der Defizite Infrastruktur Netz (2013–2016) sowie bei einem pünktlichen Zahlungseingang von Investitionsbeiträgen von Bund und Kantonen hätte der Schuldendeckungsgrad per Ende 2016 bei 5,6 gelegen.

Konzernergebnis 2012–2016.



Investitionen 2012–2016.



Das Konzernergebnis betrug CHF 380,6 Mio. und übertraf das Vorjahr um CHF 134,9 Mio.

Das Wachstum des Betriebsertrags von CHF 201,5 Mio. (+2,3%) auf CHF 8987,7 Mio. resultierte im Wesentlichen aus den Güterverkehrserträgen (CHF +28,5 Mio.), den Mieterträgen (CHF +17,9 Mio.) sowie den Leistungen der öffentlichen Hand (CHF +175,3 Mio.). Letztere wuchsen insbesondere aufgrund der Übernahme des Gotthard-Basistunnels und der Inbetriebnahme weiterer Infrastrukturprojekte (u. a. Durchmesserlinie Zürich Ende 2015).

Der Betriebsaufwand (CHF 8699,5 Mio.) stieg gegenüber dem Vorjahr hauptsächlich aufgrund der höheren Abschreibungen (CHF +190,3 Mio.) und des höheren Personalaufwands (CHF +47,1 Mio.).

Insgesamt führte dies zu einem tieferen Betriebsergebnis als im Vorjahr von CHF 288,2 Mio. (CHF –18,7 Mio.).

Mit CHF –119,9 Mio. verbesserte sich das Finanzergebnis um CHF 78,2 Mio. gegenüber dem Vorjahr. Grund hierfür waren tiefere Zinsaufwände sowie Belastungen des Vorjahres durch die Wertberichtigung von Europositionen in der Bilanz.

Das betriebsfremde Ergebnis (CHF 224,9 Mio.) übertraf das Vorjahr um CHF 83,1 Mio. infolge höherer Gewinne aus Veräußerung von Immobilienobjekten.

Das Investitionsvolumen lag mit CHF 3195,9 Mio. um CHF 407,8 Mio. unter dem Vorjahr.

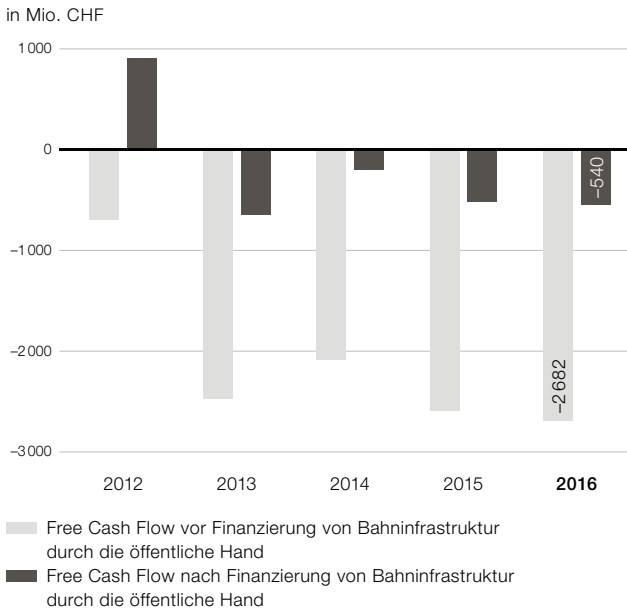
Personenverkehr investierte CHF 578,2 Mio. zur Verbesserung des Angebots sowie des Fahrkomforts (2015: CHF 828,7 Mio.). Neben der Beschaffung neuer Züge (z. B. Giruno- und ETR610-Triebzüge) wurde auch das bestehende Rollmaterial modernisiert (z. B. Doppelstockwagen S-Bahn Zürich). Die Investitionen im Personenverkehr teilten sich auf in Fernverkehr (CHF 195,3 Mio.; 2015: CHF 231,7 Mio.), bestellter Regionalverkehr (CHF 268,2 Mio.; 2015: CHF 497,6 Mio.) sowie Unterhaltswerke und Verkaufssysteme (CHF 114,7 Mio.; 2015: CHF 99,4 Mio.).

Die Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau von Bahnhofsgebäuden sowie die Entwicklung zentraler, bahnhofsnahe Lagen bei Immobilien waren mit CHF 558,2 Mio. auf Vorjahresniveau (2015: CHF 551,4 Mio.).

Insgesamt wurden CHF 1938,0 Mio. (2015: CHF 2055,9 Mio.) in den Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur, in die Verbesserung der Fahrplanstabilität sowie in die Erweiterung des Bahnangebots investiert.

Energie investierte CHF 83,5 Mio. (2015: CHF 127,4 Mio.) in den Ausbau und Erhalt von Anlagen zur Energiegewinnung und -übertragung.

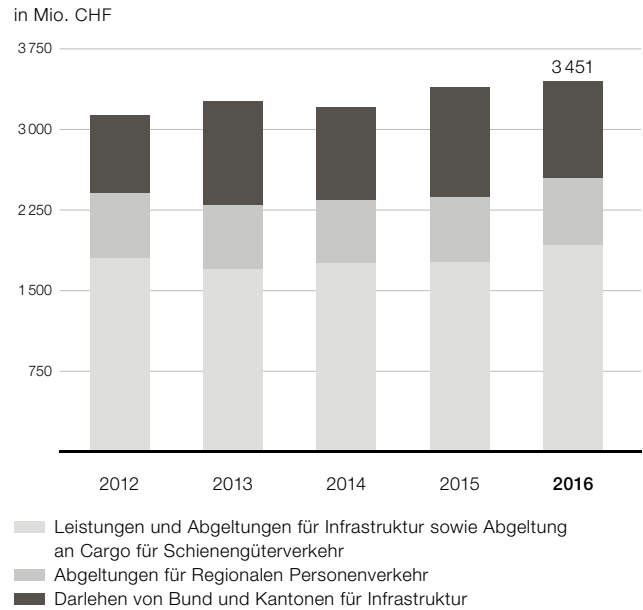
Free Cash Flow vor und nach Finanzierung durch die öffentliche Hand 2012–2016.



Der Free Cash Flow nach Finanzierung durch die öffentliche Hand lag um CHF 17,1 Mio. tiefer als im Vorjahr (CHF –539,7 Mio.; 2015: CHF –522,6 Mio.). Dem Arbeitgeberbereinschuss zur Stabilisierung der Pensionskasse in Höhe von CHF 690,0 Mio. und dem verspäteten Zahlungseingang von Investitionsbeiträgen von Bund und Kantonen stehen Zuflüsse aufgrund fälliger Finanzanlagen und tiefere Investitionen gegenüber.

Für Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen erhielt die SBB 2016 CHF 2142,0 Mio. von der öffentlichen Hand (2015: CHF 2073,4 Mio.). Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus den höheren Beiträgen für den Substanzerhalt.

Leistungen der öffentlichen Hand 2012–2016.



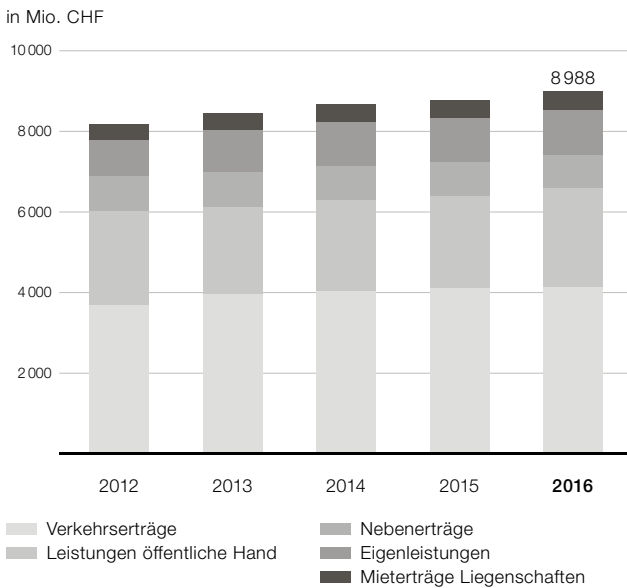
Die Leistungen der öffentlichen Hand an die Infrastruktur umfassten die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für die Bereitstellung und den Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen (CHF 1927,0 Mio., CHF +158,0 Mio. ggü. Vorjahr). Darin enthalten war die Abgeltung an SBB Cargo Schweiz für den Schienengüterverkehr (CHF 16,1 Mio., CHF –2,9 Mio. ggü. Vorjahr).

Die Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr entsprechen denjenigen Kosten des durch die öffentliche Hand bestellten Angebots, die durch die Reisenden nicht gedeckt waren (CHF 624,4 Mio., CHF +22,1 Mio. ggü. Vorjahr).

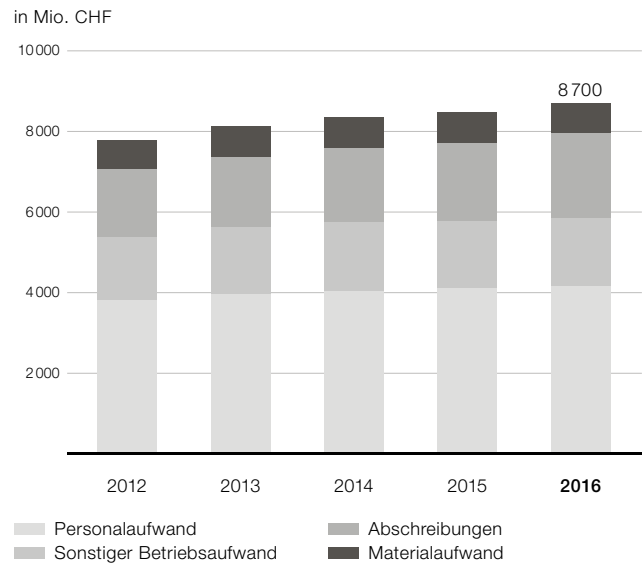
Aus dem Infrastrukturfonds und aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) wurden Darlehen hauptsächlich für den Ausbau der Linie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, für Betriebsvorbereitungen Achse Gotthard sowie für verschiedene Projekte (z. B. Eppenbergtunnel) im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur bereitgestellt (CHF 900,1 Mio., CHF –117,1 Mio. ggü. Vorjahr).

Per 1. Juni hat die SBB den Gotthard-Basistunnel von der AlpTransit Gotthard AG übernommen. Durch die Übernahme erhöhten sich das Anlagevermögen und die Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur um CHF 3754,5 Mio. Da die Übernahme liquiditätsunwirksam erfolgte, ist dieser Betrag hier nicht enthalten. Ebenfalls unberücksichtigt sind Mittel der Investitionsförderung für den Tunnelausbruch in Höhe von CHF 5944,1 Mio.

Betriebsertrag 2012–2016.



Betriebsaufwand 2012–2016.



Der Betriebsertrag wuchs gegenüber dem Vorjahr um 2,3 % auf CHF 8987,7 Mio.

Die Personenverkehrserträge stiegen gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig um CHF 10,5 Mio. (+0,3 %). Dabei wurde das Wachstum im Regionalverkehr durch den Rückgang im internationalen Fernverkehr teilweise absorbiert. Nach dem Rückgang 2015 entwickelten sich die Güterverkehrserträge dank SBB Cargo International wieder positiv (CHF +28,5 Mio.; +3,5 %).

Die Nebenerträge gingen gegenüber dem Vorjahr leicht zurück und betragen CHF 819,9 Mio. (-1,2 %).

Die Leistungen der öffentlichen Hand beinhalteten die erfolgswirksamen Komponenten für Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur und die Abgeltungen im Regional- sowie Güterverkehr (CHF 2466,3 Mio.). Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr um CHF 175,3 Mio. (+7,7 %) resultierte insbesondere aus höheren Beiträgen für den Substanzerhalt aufgrund der Übernahme des Gotthard-Basistunnels sowie der Inbetriebnahme weiterer Infrastrukturprojekte (u. a. Durchmesserlinie Zürich Ende 2015).

Die Eigenleistungen (CHF 1097,5 Mio.) spiegelten den Anteil der selbst erstellten Sachwerte wider. Der leichte Rückgang gegenüber dem Vorjahr von CHF 18,7 Mio. (-1,7 %) resultierte aus tieferer Lagerfertigung.

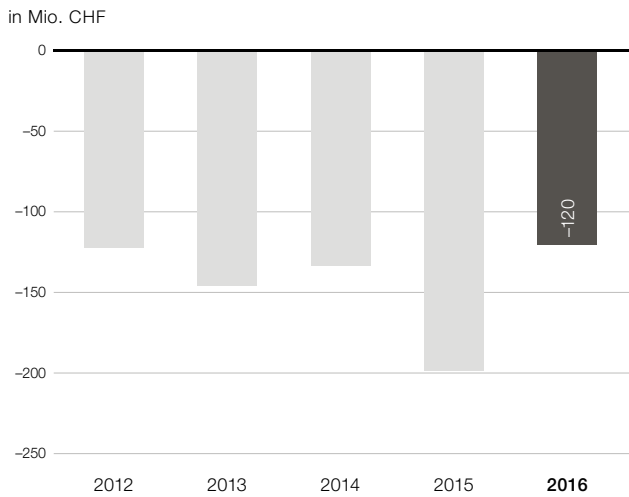
Zusätzliche Mieterträge resultierten aus der Inbetriebnahme neuer Flächen 2015 (u. a. Zürich Europaallee Sihlpost, Zürich Europaallee Baufeld G) und führten zum Anstieg gegenüber dem Vorjahr (CHF +17,9 Mio.; +4,1 %).

Der Betriebsaufwand stieg um CHF 220,2 Mio. auf CHF 8699,5 Mio. gegenüber dem Vorjahr.

Der Betriebsaufwand vor Abschreibungen nahm gegenüber dem Vorjahr leicht auf CHF 6569,2 Mio. (CHF +29,9 Mio.) zu. Der Anstieg des Personalaufwands (CHF +47,1 Mio.; hauptsächlich höhere ordentliche Pensionskassenbeiträge) wurde dabei teilweise kompensiert durch den tieferen Materialaufwand (CHF -30,6 Mio.).

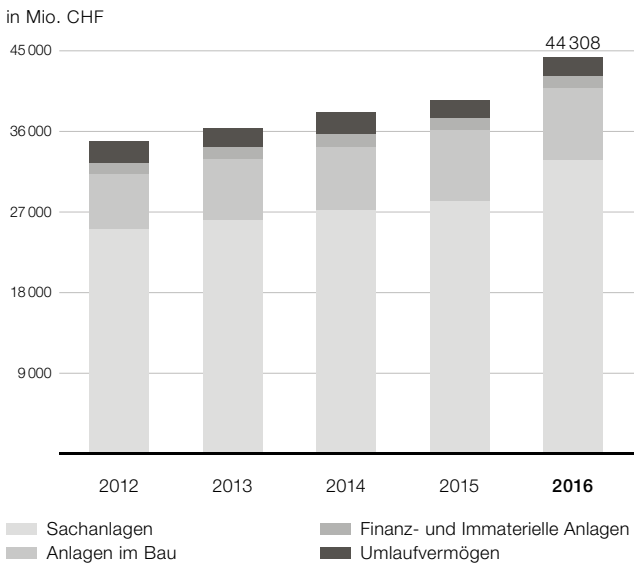
Insbesondere die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels 2016 und der Durchmesserlinie Ende 2015, neuer Züge sowie Anlageobjekte führten zu einer Zunahme der Abschreibungen um CHF 190,3 Mio.

Finanzergebnis 2012–2016.

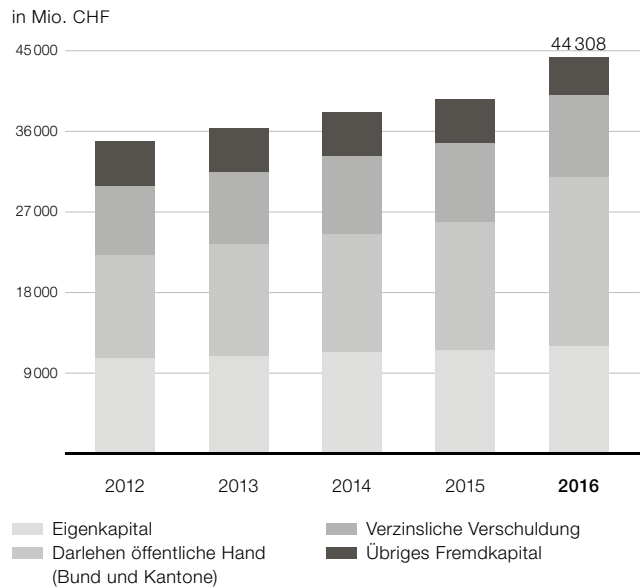


Im Jahr 2016 betrug das Finanzergebnis CHF –119,9 Mio. (umfasst u. a. Zinsaufwendungen, Beteiligungserträge und Fremdwährungseffekte). Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr (CHF +78,2 Mio.) resultierte aus tieferen Zinsaufwänden aufgrund des aktuellen Niedrigzinsumfelds. Ausserdem war das Vorjahr belastet durch die Wertberichtigung von Europositionen in der Bilanz als Folge der Frankenstärke.

Bilanzstruktur Aktiven 2012–2016.



Bilanzstruktur Passiven 2012–2016.



Die Sachanlagen und Anlagen im Bau nahmen im Berichtsjahr um CHF 4764,5 Mio. auf CHF 40 865,9 Mio. zu. Die Zunahme ist insbesondere auf die Übernahme des Gotthard-Basistunnels von der AlpTransit Gotthard AG (CHF 3754,5 Mio.) zurückzuführen. Ferner wurden ETR610-Triebzüge in Betrieb genommen und Baufortschritte bei Immobilienobjekten realisiert.

Die Finanz- und Immateriellen Anlagen betragen im Jahr 2016 CHF 1379,6 Mio. (2015: CHF 1448,0 Mio.). 2016 erfolgten insbesondere Investitionen in die Erneuerung der Verkaufs- und Vertriebssysteme bei Personenverkehr. Hauptsächlich aus der Zunahme der Forderungen aus Lieferung und Leistung resultierte das höhere Umlaufvermögen im Vergleich zum Vorjahr (CHF +88,8 Mio.).

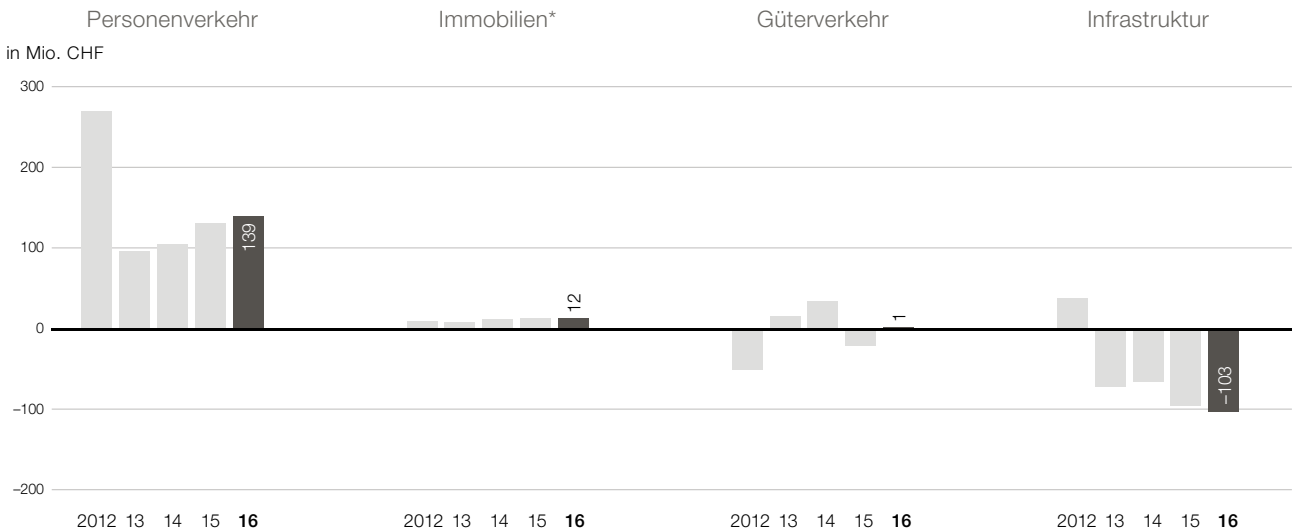
Die Zunahme der Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur 2016 im Umfang von CHF 4654,6 Mio. auf CHF 18 932,5 Mio. lassen sich insbesondere auf die Übernahme des Gotthard-Basistunnels zurückführen. Zur Erhöhung trugen ebenfalls die von den Kantonen bestellten Grossprojekte bei (u. a. Ausbau der Linie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse).

Die verzinsliche Nettoverschuldung (verzinsliche Finanzverbindlichkeiten abzüglich Flüssige Mittel) stieg gegenüber 2015 um CHF 543,4 Mio. auf CHF 8795,5 Mio. aufgrund des Arbeitgebereinschusses zur Stabilisierung der Pensionskasse (CHF 690,0 Mio.).

Daher resultierte auch im Wesentlichen der Anstieg des Schuldendeckungsgrades (verzinsliche Nettoverschuldung dividiert durch EBITDA, korrigiert um Abgeltungen für Abschreibungen Infrastruktur) von 6,9 2015 auf 7,3 im Berichtsjahr.

Das übrige Fremdkapital umfasste insbesondere Lieferantenrechnungen, Passive Rechnungsabgrenzungen sowie Rückstellungen und betrug CHF 4171,5 Mio. Die Abnahme gegenüber dem Vorjahr um CHF 658,3 Mio. ist auf die Inanspruchnahme der Rückstellung im Zusammenhang mit dem Arbeitgeberbereinschuss zur Stabilisierung der Pensionskasse zurückzuführen.

Ergebnisse Segmente 2012–2016.



* nach Ausgleichszahlungen

Personenverkehr.

Das Ergebnis lag bei CHF 139,2 Mio. (CHF +8,7 Mio. ggü. Vorjahr). Die Personenverkehrserträge wuchsen um CHF 10,5 Mio. auf CHF 3165,2 Mio. Dabei war der internationale Personenverkehr aufgrund der angespannten Sicherheitslage im benachbarten Ausland rückläufig. Das tiefere Betriebsergebnis (CHF 192,8 Mio., CHF –45,0 Mio. ggü. Vorjahr) wurde durch das bessere Finanzergebnis (Belastungen des Vorjahres durch die Wertberichtigung von Europositionen) kompensiert.

Immobilien.

Das Ergebnis vor Ausgleichszahlungen von Immobilien betrug CHF 432,6 Mio. (CHF +90,2 Mio. ggü. Vorjahr). Dank der Inbetriebnahme von Anlageobjekten und neuer Verkaufsflächen in Bahnhöfen wurde das Betriebsergebnis trotz negativer Effekte aus Einkaufstourismus und Online-Handel gesteigert (CHF +7,1 Mio.). Die Ergebnisverbesserung ist u. a. auf einen höheren Gewinn aus der Veräußerung von Immobilienobjekten (CHF +80,6 Mio.) zurückzuführen. Insgesamt wurden CHF 150,0 Mio. als Ausgleichszahlung zur Finanzierung der Infrastruktur und CHF 270,9 Mio. zur Sanierung der Pensionskasse geleistet, was zu einem Ergebnis nach Ausgleichszahlungen von CHF 11,7 Mio. führte.

Güterverkehr.

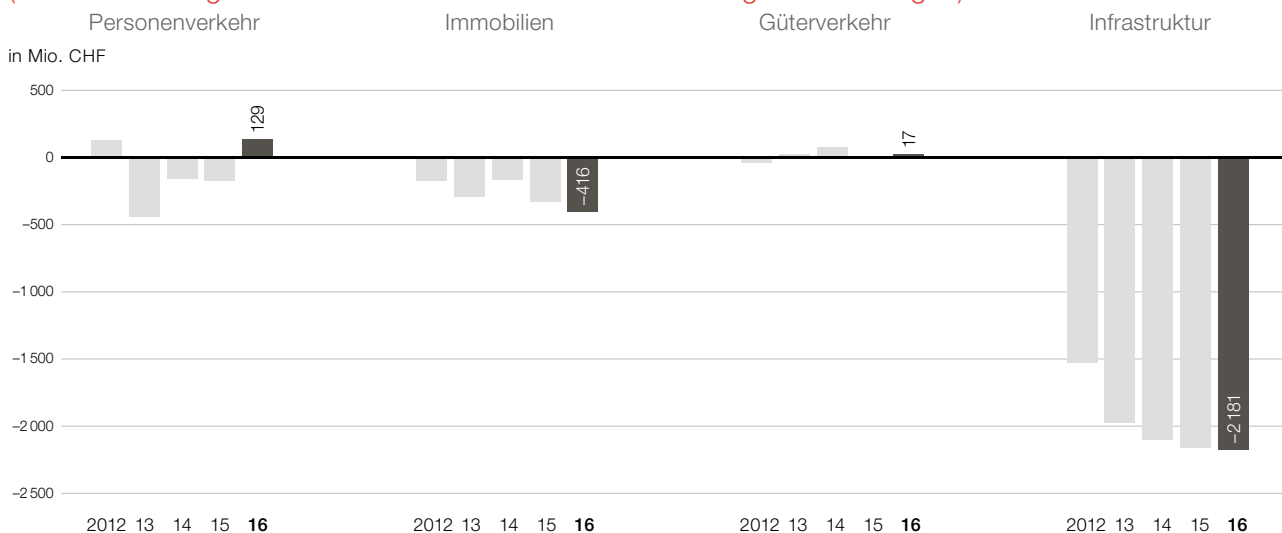
2016 gelang mit einem Ergebnis von CHF 1,1 Mio. erneut die Rückkehr in die schwarzen Zahlen (CHF +22,6 Mio. ggü. Vorjahr). Das bessere Ergebnis wurde insbesondere dank der positiven Volumenentwicklung bei SBB Cargo International, zusätzlicher Einsparungen sowie Einmaleffekte (u. a. Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen) möglich.

Infrastruktur.

Infrastruktur erzielte ein Jahresergebnis von CHF –102,8 Mio. (2015: CHF –96,3 Mio.), davon Infrastruktur Netz CHF –123,4 Mio. und Infrastruktur Energie CHF 20,6 Mio.

Die Bahninfrastruktur war belastet durch den geringen präventiven Unterhalt in den Jahren 1995 bis 2010 bei gleichzeitig hoher Auslastung. Um die nachhaltige Qualität und Sicherheit der Fahrbahn zu gewährleisten, erbrachte Infrastruktur Netz auch 2016 höhere Leistungen für Substanzerhalt, welche nicht vollständig durch die Mittel der Leistungsvereinbarung gedeckt waren.

Free Cash Flow Segmente 2012–2016 (vor Finanzierung durch die öffentliche Hand und nach Ausgleichszahlungen).



Personenverkehr.

Der Free Cash Flow vor Finanzierung durch die öffentliche Hand betrug im Berichtsjahr CHF 129,1 Mio. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr (CHF –184,4 Mio.) um CHF 313,5 Mio. resultierte aus den tieferen Investitionen.

Güterverkehr.

Der Free Cash Flow stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 15,7 Mio. auf CHF 16,8 Mio. infolge des besseren operativen Ergebnisses.

Immobilien.

Im Berichtsjahr lag der Free Cash Flow bei CHF –415,5 Mio. (2015: CHF –336,5 Mio.). Wie im Vorjahr wurden Investitionen in kundenfreundlichere Bahnhöfe und ausgewählte Anlageobjekte zur Steigerung der Ertragskraft gesamthaft aus dem Immobiliengeschäft finanziert. Der negative Free Cash Flow resultierte aus der Ausgleichszahlung zur Finanzierung der Infrastruktur sowie zur Sanierung der Pensionskasse (total CHF 420,9 Mio.).

Infrastruktur.

Der Free Cash Flow vor Finanzierung durch die öffentliche Hand und nach Ausgleichszahlungen lag im Berichtsjahr bei CHF –2180,9 Mio. (2015: CHF –2168,7 Mio.) und war u. a. belastet durch den verspäteten Zahlungseingang von Investitionsbeiträgen von Bund und Kantonen. Grösste Positionen im Free Cash Flow waren insbesondere die vom Bund und den Kantonen bestellten Investitionen zur Verbesserung des Angebots (CHF –1903,4 Mio., u. a. das Grossprojekt Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) sowie das Defizit von Infrastruktur Netz (CHF –123,4 Mio.).

Ausblick.

Veränderte Kundenbedürfnisse sowie ein verstärkter intermodaler Wettbewerb erhöhen die Anforderungen im Bahngeschäft. Dies stellt die SBB vor hohe geschäftliche und finanzielle Herausforderungen, gerade weil wir unsere Erfolge wie z. B. eine Topposition bei Kundenzufriedenheit nachhaltig sichern wollen. Die SBB befindet sich in einer investitionsintensiven Phase u. a. durch die Aufrüstung bestehender Züge oder den Erwerb neuen Rollmaterials (z. B. aufgrund der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels). Es gilt, das operative Ergebnis zu sichern, die Verschuldung über die nächsten Jahre zu begrenzen und langfristig wieder zu senken. Da sich die Gesamtsystemkosten der Bahn bis 2030 erhöhen werden, führte die SBB das Effizienzprogramm RailFit20/30 zur Dämpfung der ansteigenden Kosten ein. Mit rund 300 Einzelmassnahmen werden CHF 1,2 Mrd. eingespart – mit Augenmass, ohne Einbussen bei der Sicherheit und mit einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis für unsere Kunden. Ebenso wichtig wird die Steigerung der Erträge werden, da die SBB mit knapper werdenden öffentlichen Mitteln rechnen muss und die Kosten alternativer Verkehrsträger mittel- bis langfristig markant sinken werden. Daher gilt es, die Auslastung weiter zu erhöhen. So wird SBB Cargo u. a. mit dem Projekt «Wagenladungsverkehr 2017» und neuen Buchungssystemen sowie Transportketten ihre Marktposition und direkt die Auslastung der Bahninfrastruktur verbessern. Zur Stärkung der Marktposition von SBB Cargo könnte auch eine Öffnung für potenzielle Partner, die beispielsweise mit zusätzlicher Branchenkenntnis oder Geschäftsvolumen das nachhaltige Wachstum unterstützen, angedacht werden. Die Lage bleibt für SBB Cargo angespannt, da neben der positiven Volumenentwicklung bei SBB Cargo International unter anderem Einmal-effekte 2016 die Rückkehr in die Gewinnzone unterstützten.

Um in Bezug auf Preis-Leistung ein attraktives Angebot sicherstellen zu können, ist eine gesunde finanzielle Basis die Voraussetzung und notwendig, um die über 100-jährige Erfolgsgeschichte der SBB auch in Zukunft fortzuschreiben.

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2016	2015
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	4 145,9	4 108,9
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 466,3	2 291,0
Mieterträge Liegenschaften	3	458,0	440,1
Nebenerträge	4	819,9	830,0
Eigenleistungen	5	1 097,5	1 116,2
Total Betriebsertrag		8 987,7	8 786,2
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	-720,5	-751,1
Personalaufwand	7	-4 168,1	-4 121,0
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-1 680,5	-1 667,1
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	-1 984,0	-1 812,1
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	-146,3	-127,9
Total Betriebsaufwand		-8 699,5	-8 479,3
Betriebsergebnis/EBIT		288,2	306,9
Finanzergebnis	10	-119,9	-198,1
Ordentliches Ergebnis		168,3	108,8
Betriebsfremdes Ergebnis	11	224,9	141,8
Gewinn vor Steuern		393,2	250,5
Ertragssteuern	12	-10,1	-5,4
Minderheitsanteile	13	-2,5	0,5
Konzerngewinn		380,6	245,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	14	403,0	540,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	657,3	405,9
Anderer Forderungen	16	116,4	183,5
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	324,8	327,9
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18	560,8	516,0
Total Umlaufvermögen		2 062,3	1 973,5
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	19	386,3	484,9
Sachanlagen	20	32 827,0	28 223,5
Sachanlagen im Bau	20	8 038,9	7 877,8
Immaterielle Anlagen	21	993,3	963,1
Total Anlagevermögen		42 245,5	37 549,3
Total Aktiven		44 307,8	39 522,8

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	1 144,7	273,0
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	23	5,6	39,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	708,2	673,6
Anderer kurzfristige Verbindlichkeiten	25	139,8	135,8
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 586,0	1 523,9
Kurzfristige Rückstellungen	27	305,7	970,6
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 890,1	3 616,2
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	8 053,8	8 519,4
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	23	18 926,8	14 238,6
Anderer langfristige Verbindlichkeiten	25	940,1	980,9
Langfristige Rückstellungen	27	491,7	545,0
Total langfristiges Fremdkapital		28 412,4	24 283,8
Total Fremdkapital		32 302,5	27 900,0
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		462,7	217,3
Konzerngewinn		380,6	245,7
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		11 912,5	11 532,1
Minderheitsanteile	13	92,8	90,8
Total Eigenkapital		12 005,3	11 622,8
Total Passiven		44 307,8	39 522,8

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2016	2015
Konzerngewinn		380,6	245,7
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		2 127,7	1 931,6
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen		2,6	8,5
Abnahme/Zunahme Rückstellungen		-718,1	21,7
Sonstige fondsunwirksame Erträge		-91,2	-61,1
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-238,0	-155,5
Anteilige Verluste aus Anwendung Equity-Methode		0,7	0,3
Ergebnis Minderheitenanteile		2,5	-0,5
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	-47,5	-130,6
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)			
mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		1 419,4	1 860,1
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		-1 241,3	-1 057,6
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)			
ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		178,1	802,5
Mittelabfluss aus Veränderungen des Konsolidierungskreises		0,0	-6,3
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 019,4	-3 404,7
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		184,8	208,1
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		0,0	-8,5
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		151,4	6,3
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen		-176,5	-199,0
Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen		0,0	5,7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-2 859,7	-3 398,5
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über A-fonds-perdu-Mittel des Bundes		1 241,3	1 057,6
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur		900,7	1 015,9
Aufnahme/Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		334,4	-162,9
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		68,5	345,9
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre		-0,4	-0,8
Kapitaleinzahlungen von Minderheitsaktionären		0,0	0,8
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		2 544,5	2 256,3
Total Geldfluss		-137,2	-339,7
Flüssige Mittel per 1. Januar		540,2	880,1
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz		0,0	-0,2
Flüssige Mittel per 31. Dezember		403,0	540,2
Veränderung flüssige Mittel		-137,2	-339,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Frei verfügbarer Cash Flow.

Mio. CHF	2016	2015
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cash Flow)	178,1	802,5
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-2 859,7	-3 398,5
Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-2 681,6	-2 596,0
Geldfluss aus Finanzierung von Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand	2 142,0	2 073,4
Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-539,7	-522,6
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen und Sanierung Pensionskasse	402,5	182,9
Total Geldfluss	-137,2	-339,7

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. 2015	9 000,0	2 069,1	225,7	-6,4	11 288,4	89,1	11 377,5
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	2,7
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2
Konzerngewinn	0,0	0,0	245,7	0,0	245,7	-0,5	245,2
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-2,0	-2,0	-0,3	-2,3
Eigenkapital per 31. 12. 2015	9 000,0	2 069,1	471,4	-8,4	11 532,1	90,8	11 622,8
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Konzerngewinn	0,0	0,0	380,6	0,0	380,6	2,5	383,2
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,0	-0,2
Eigenkapital per 31. 12. 2016	9 000,0	2 069,1	852,0	-8,6	11 912,5	92,8	12 005,3

Das Aktienkapital ist in 180 Mio. Namenaktien zu je CHF 50 Nennwert eingeteilt und voll liberiert. Der Bund ist Alleinaktionär.
Der Betrag der nicht ausschüttbaren, statutarischen und gesetzlichen Reserven per 31. 12. 2016 beträgt CHF 2245,4 Mio. (Vorjahr: CHF 2379,1 Mio.).

Anhang zur Konzernrechnung 2016.

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 Ruppertschwil Auenstein AG (Abschluss per 30. September) ist das Geschäftsjahr von sämtlichen einbezogenen Einheiten identisch mit dem Kalenderjahr.

Konsolidierungskreis.

Die Konzernrechnung umfasst die Jahresrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG) und der Beteiligungen, an 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 74,42 %-Beteiligung an der öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG wird ebenfalls nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen. Aufgrund der Stimmrechtsbestimmungen in den Statuten ist das Kriterium der Beherrschung nicht gegeben.

Die SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross-Border-Leasingtransaktionen über Verbindungen zu Zweckgesellschaften (SPE). Die SBB hat weder Anteile noch Optionen auf Anteile noch Stimm- oder andere allgemeine Rechte an diesen 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 120 entnommen werden.

Konsolidierungsmethode.

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

Bei der erstmaligen Konsolidierung einer Gesellschaft werden deren Vermögen und deren Verbindlichkeiten nach einheitlichen Grundsätzen neu bewertet. Die Differenz zwischen dem sich ergebenden Eigenkapital und dem Kaufpreis (Goodwill bzw. Badwill) wird bilanziert und über fünf Jahre linear abgeschrieben.

Für alle Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt mit mehr als 50 % beteiligt ist, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet. Die Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden zu 100 % erfasst; die Anteile von Drittaktionären am Eigenkapital und am Ergebnis werden gesondert ausgewiesen.

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

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

Minderheitsanteile.

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

Fremdwährungsumrechnung.

Die Umrechnung der zu konsolidierenden Jahresrechnungen in fremder Währung erfolgt nach der Stichtagskursmethode. Aktiven und Fremdkapital werden zum Umrechnungskurs des Bilanzstichtags umgerechnet. Das Eigenkapital wird zum historischen Kurs bewertet. Erträge, Aufwendungen und Geldflüsse werden zum Durchschnittskurs des Jahres umgerechnet. Die aus der Anwendung dieser Methode entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral mit den Gewinnreserven verrechnet.

Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs 2016	Durchschnittskurs 2015	Stichtagskurs 31. 12. 2016	Stichtagskurs 31. 12. 2015
EUR	1,09	1,07	1,07	1,08

Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

Allgemeines.

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

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

Umlaufvermögen.

Die **Flüssigen Mittel** setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten zusammen. Sie sind zum Nominalwert bewertet. Das in den von der SBB betriebenen Bankomaten liegende Bargeld wird unter der Position «Transferkonten» in den Flüssigen Mitteln ausgewiesen.

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

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

Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten langfristig gehaltene Wertschriften, die im Zusammenhang mit Rückkaufsoptionen für Leasingverbindlichkeiten stehen, sowie nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil bis 20 %. Die Bewertung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Die Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften beinhalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 %, die nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die langfristigen Darlehen gegenüber Dritten und gegenüber assoziierten Beteiligungen werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen und Arbeitgeberbeitragsreserven werden ebenfalls unter den Finanzanlagen bilanziert. Sofern ein bedingter Verwendungsverzicht auf Arbeitgeberbeitragsreserven vorliegt, erfolgt eine Wertberichtigung. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können. Die Aktivierung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten. Bei der Folgebewertung werden die betriebswirtschaftlich notwendigen kumulierten Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen abgezogen. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. Die geschätzten Nutzungsdauern betragen in Jahren:

	Nutzungsdauer in Jahren
Fahrzeuge	
– Schienenfahrzeuge	20–33
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	5–20
Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	
– Unterbau	50
– Oberbau	25
– Bahntechnik	20–25
– Übertragungsleitungen	33
Übrige Sachanlagen	
– Erschliessung, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–25
– Druckleitungen, Wasserfassungen/Entsander	40–50
– Übrige wassertechnische Bauten	80
– Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–10
– EDV-Hardware	4–8
– Telecom	4–20
– Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	25–33
Gebäude	
– Wohn-/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 Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Aktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des verzinsbaren Fremdkapitals.

Geleaste Anlagewerte, 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. Verluste werden direkt dem Periodenergebnis belastet.

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

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

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

	Nutzungsdauer in Jahren
Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	5–8

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

Bei allen Aktiven wird auf jeden Bilanzstichtag geprüft, ob Anzeichen dafür bestehen, dass der Buchwert des Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Marktwert und Nutzwert) übersteigt (**Wertbeeinträchtigung, Impairment**). Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, wird der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert, wobei die Wertbeeinträchtigung dem Periodenergebnis belastet wird.

Fremdkapital.

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

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

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

Rückstellungen werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen gemäss den Vorschriften von Swiss GAAP FER 23 vorliegen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, wird der Rückstellungsbetrag diskontiert. Die Diskontierung erfolgt zum Refinanzierungssatz gegenüber dem Bund.

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

Die **berufliche Vorsorge** der Mitarbeitenden der SBB AG, SBB Cargo AG sowie einzelner Tochtergesellschaften wird durch die seit 1. Januar 1999 selbstständige Stiftung Pensionskasse SBB getragen. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats. Die übrigen Tochtergesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

Swiss GAAP FER 16 regelt die wirtschaftlichen Auswirkungen aus Vorsorgeverpflichtungen unabhängig von der rechtlichen Ausgestaltung der Vorsorgepläne und -einrichtungen. Diese wirtschaftliche Betrachtungsweise erfordert das Erfassen von Aktiven oder Passiven 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.

Erfolgsrechnung.

Die Erträge umfassen den Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens aus dem Verkauf von Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Die Erträge werden nach Abzug von Preisnachlässen, Rabatten, Skonti und Kreditkartengebühren ausgewiesen. Die Erfassung der Erträge erfolgt zum Zeitpunkt der Leistungserbringung.

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

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

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

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

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

Der Effekt aus Währungsabsicherungen wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

Derivative Finanzinstrumente.

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

Die Bewertung der Absicherungsinstrumente erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft, wobei der Erfolg im Zeitpunkt der Realisierung des Grundgeschäfts verbucht wird.

Eventualverpflichtungen und -forderungen.

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

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

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

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

G4-13

G4-22

0.1 Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen.

Die SBB hat folgende Änderung bestehender Standards, die für Konzernabschlüsse nach dem 1. Januar 2016 verbindlich sind, angewendet:

Präzisierung zur Umsatzerfassung:

Die Umsatzrealisierung wurde im Rahmenkonzept 12 von Swiss GAAP FER präzisiert. Zudem wurden Swiss GAAP FER 3 und 6 durch Neuerungen bezüglich Darstellung und Offenlegung ergänzt.

0.2 Änderungen im Konsolidierungskreis.

Seit dem 1. Januar 2016 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

– Gründung RT&S Lokführer Akademie GmbH, Duisburg (Dezember 2016)

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2016	2015
Personenverkehr	3 165,2	3 154,7
Fernverkehr	2 318,9	2 340,4
Regionalverkehr	846,3	814,3
Güterverkehr	850,5	822,0
Betriebsleistungen	48,2	44,3
Infrastruktur (Trassenertrag)	82,0	87,9
Verkehrserträge	4 145,9	4 108,9

Die Verkehrserträge verzeichneten gesamthaft eine Zunahme um CHF 37,0 Mio. (+0,9%).

Während der Personenverkehrsertrag aufgrund der Angebotserweiterungen im Regionalverkehr (u. a. in den Regionen Zürich und Waadt) zunahm, musste der internationale Fernverkehr einen Rückgang hinnehmen.

Ein Mengenwachstum im internationalen Güterverkehr führte zu höheren Erträgen von CHF 28,5 Mio. (+3,5%).

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2016	2015
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	293,6	280,3
Kantone	330,9	322,1
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	624,4	602,3
Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen		
Abschreibung Infrastruktur	1 241,3	1 081,6
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	165,9	165,5
Betriebsbeitrag Infrastruktur	296,9	295,7
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV (Kantone)	0,0	8,3
Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen	1 704,1	1 551,1
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	108,6	82,9
Kantone	13,1	35,7
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	121,7	118,5
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	1 825,8	1 669,7
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	16,1	19,0
Total Leistungen für den Güterverkehr	16,1	19,0
Leistungen der öffentlichen Hand	2 466,3	2 291,0

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

Ausschlaggebend für die Zunahme der Leistungen der öffentlichen Hand für die Bahninfrastruktur im Umfang von CHF 156,1 Mio. (+9,4 %) war die Erhöhung des Beitrages für den Substanzerhalt als Folge höherer Abschreibungen.

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 Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

3 Mieterträge Liegenschaften.

Neueröffnungen in Zürich wie Europaallee und WestLink sowie höhere Erträge in den Bahnhöfen führten zu einem Wachstum der Mieterträge um CHF 17,9 Mio. (+4,1 %).

4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2016	2015
Dienstleistungen	252,7	249,8
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	35,8	40,6
Erträge aus Vermietungen	67,2	66,5
Energieertrag	71,6	77,3
Geldwechsel	37,6	39,0
Provisionen	88,1	91,0
Drucksachen- und Materialverkäufe	34,4	31,5
Kostenbeteiligungen	102,4	124,4
Leistungen Bauprojekte	30,3	26,2
Beiträge Regionaler Personenverkehr Ausland	27,2	27,1
Übrige Nebenerträge	72,8	56,5
Nebenerträge	819,9	830,0

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 10,1 Mio. (-1,2 %) ab.

5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2016	2015
Investitionsaufträge	739,7	731,9
Lageraufträge	357,8	384,3
Eigenleistungen	1 097,5	1 116,2

Die weiterhin steigende Investitionstätigkeit in die Bahninfrastruktur führte zu leicht höheren Eigenleistungen für Investitionsaufträge. Dagegen führten tiefere Volumina bei den revidierten Fahrzeugen zu einem Rückgang bei den Lageraufträgen.

6 Materialaufwand.

Der Unterhalt der Fahrzeuge reduzierte sich aufgrund tieferer Volumina, insbesondere bei den Intercity-Neigezügen, sowie aufgrund eines Rückgangs der Kosten. Der Materialaufwand für den Unterhalt der Bahninfrastrukturanlagen blieb nahezu unverändert.

7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2016	2015
Lohnaufwand	3 032,4	3 015,2
Personalmiete	383,2	360,2
Sozialversicherungsaufwand	571,1	564,7
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	2,8	7,9
Übriger Personalaufwand	178,5	173,1
Personalaufwand	4 168,1	4 121,0

Der Personalaufwand wuchs um CHF 47,1 Mio. (+1,1 %).

Der Grund für diese Zunahme war das gesteigerte Bau- und Unterhaltsvolumen, welches sich in einem Anstieg des Lohnaufwandes und der Personalmieten widerspiegelt, sowie die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Zudem erhöhten sich die Überzeitguthaben.

Der übrige Personalaufwand stieg vor allem infolge des freiwilligen Einschusses der SBB in den neu gebildeten nationalen Entschädigungsfonds für Asbestopfer.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt erhöhte sich um 38 auf 33 119.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2016	2015
Bahnbetriebsleistungen	304,1	287,5
Miete von Anlagen	53,2	52,1
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	445,1	437,6
Fahrzeugaufwand	140,5	124,6
Energieaufwand	131,7	135,1
Verwaltungsaufwand	92,0	95,4
Informatikaufwand	183,8	188,7
Werbeaufwand	67,9	71,7
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	88,4	79,6
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	89,9	82,5
Übriger Betriebsaufwand	84,0	112,3
Sonstiger Betriebsaufwand	1 680,5	1 667,1

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 13,4 Mio. (+0,8 %) zu.

Die Bahnbetriebsleistungen stiegen um CHF 16,6 Mio. Dies ist unter anderem auf das Mengenwachstum im Güterverkehr zurückzuführen. Dies erklärt auch den höheren Fahrzeugaufwand, der neben einer höheren Zumietung von Fahrzeugen beim Personenverkehr zu einem Anstieg von CHF 15,9 Mio. führte.

Um den Netzzustand der Infrastruktur weiter zu verbessern, erhöhten sich die Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz.

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

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

Mio. CHF	2016	2015
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,0	0,4
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 900,0	1 758,5
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	142,4	125,1
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	88,0	56,0
Abschreibungen auf Finanz-, Sach-, Immaterielle Anlagen	2 130,3	1 940,1

Die Abschreibungen nahmen um CHF 190,2 Mio. (+9,8 %) zu. Bei den Sachanlagen führten die verstärkten Investitionstätigkeiten in Infrastrukturvorhaben (z. B. Durchmesserlinie Zürich und die Übernahme des Gotthard-Basistunnels), die Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial beim Personenverkehr und Immobilienneueröffnungen in Zürich dazu. Die Abschreibungen bei den Immateriellen Anlagen erhöhten sich aufgrund der Inbetriebnahme neuer Softwarelösungen in den Divisionen Infrastruktur und Personenverkehr.

10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2016	2015
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	1,9	2,6
Zinsertrag assoziierte Gesellschaften	0,1	0,4
Zinsaufwand Dritte	-96,4	-119,5
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	-50,1	-48,9
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	3,8	5,6
Fremdwährungserfolg	9,8	-41,3
Übriger Finanzerfolg	11,2	3,1
Finanzergebnis	-119,9	-198,1

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

Der Zinsaufwand Dritte reduzierte sich unter anderem aufgrund von günstigeren Refinanzierungen um CHF 23,1 Mio. Der Fremdwährungserfolg verbesserte sich um CHF 51,1 Mio., da das Vorjahr aufgrund der Auswirkungen der Abwertung des Euros stark belastet war.

11 Betriebsfremdes Ergebnis.

Mio. CHF	2016	2015
Gewinn aus Veräußerung von Immobilien	225,9	142,3
Verlust aus Veräußerung von Immobilien	-1,0	-0,5
Betriebsfremdes Ergebnis	224,9	141,8

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

12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2016	2015
Laufende Ertragssteuern	8,9	6,0
Latente Ertragssteuern	1,1	-0,6
Ertragssteuern	10,1	5,4

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von Tochtergesellschaften beträgt CHF 13,0 Mio. (Vorjahr: CHF 12,7 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

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.

13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Stand 1. 1.	90,8	89,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	2,7
Dividenden	-0,4	-0,2
Ergebnisanteil	2,5	-0,5
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	-0,3
Stand 31. 12.	92,8	90,8

14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Kasse	63,0	71,1
Post	55,4	189,1
Banken	103,3	108,0
Festgelder	50,0	50,0
Transferkonten	131,4	122,0
Flüssige Mittel	403,0	540,2

15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	459,1	390,1
gegenüber Aktionär Bund	177,2	4,7
gegenüber assoziierten Gesellschaften	37,6	26,2
Wertberichtigungen	-16,7	-15,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	657,3	405,9

Die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beruht auf einem per Stichtag höheren Ausstand der Forderungen gegenüber Bund und Kantonen für Investitionsbeiträge.

16 Andere Forderungen.

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

17 Vorräte und Angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Vorräte	501,0	498,7
Angefangene Arbeiten	23,3	27,7
Wertberichtigungen	-199,5	-198,5
Vorräte und Angefangene Arbeiten	324,8	327,9

Im Berichtsjahr bestehen keine Anzahlungen für Kundenaufträge (Vorjahr: keine).

18 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

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

19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2015	199,5	189,1	62,7	43,9	1,0	496,2
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2015	208,6	189,1	63,6	43,9	1,9	507,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-9,7	0,0	-6,6	0,0	-16,2
Bewertungsänderung	2,4	-0,3	-3,4	0,0	0,0	-1,3
Zugänge	0,3	0,1	12,0	0,0	0,8	13,3
Abgänge	-0,2	0,0	-5,8	0,0	-0,3	-6,3
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Stand 31. 12. 2015	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2015	-9,1	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,9
Zugänge	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4
Stand 31. 12. 2015	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Nettobuchwert 31. 12. 2015	201,7	179,3	65,2	37,3	1,4	484,9
Anschaffungswerte						
Stand 1. 1. 2016	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Bewertungsänderung	0,7	-0,7	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Zugänge	1,1	0,0	39,1	0,0	0,0	40,3
Abgänge	-128,1	0,0	-10,1	-0,1	-0,3	-138,6
Umbuchungen	0,0	36,0	0,0	-36,0	0,0	0,0
Stand 31. 12. 2016	85,0	214,6	94,8	1,3	2,0	397,6
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1. 1. 2016	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Stand 31. 12. 2016	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Nettobuchwert 31. 12. 2016	75,5	214,6	93,9	1,3	1,1	386,3

In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 38,5 Mio. (Vorjahr: CHF 38,6 Mio.) enthalten.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten:

In den Zugängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 40,3 Mio. (Vorjahr: CHF 4,4 Mio.) enthalten, welche im Wesentlichen auf einen zeitverzögerten Abtausch eines Grundstücks von CHF 33,4 Mio. zurückzuführen sind.

Die Wertschriften des Anlagevermögens beinhalten langfristig strukturierte Finanzanlagen, die im Zusammenhang mit Rückkaufoptionen in den Leasingverbindlichkeiten stehen. Die Abgänge enthalten Fälligkeiten im Berichtsjahr. Bei den Umbuchungen handelt es sich um die Wandlung eines Aktionärsdarlehen in Eigenkapital der assoziierten Gesellschaft Nant de Drance SA.

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften.

	Anteiliges Eigenkapital
Nettobuchwert 1. 1. 2016	179,3
Zugang Aktienkapitalerhöhung Nant de Drance SA	36,0
Erhaltene Dividenden	-4,5
Anteile am Ergebnis	3,8
Nettobuchwert 31. 12. 2016	214,6

20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Sachanlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2015	7 141,7	13 749,6	2 207,3	1 568,3	2 569,7	27 236,5	7 039,2	34 275,7

Anschaffungswerte

Stand 1. 1. 2015	16 346,8	23 007,2	6 801,8	1 576,9	4 780,5	52 513,1	7 041,6	59 554,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2	-0,4	0,0	-0,4
Änderung Konsolidierungskreis	0,1	0,0	74,0	0,3	9,6	83,9	0,0	84,0
Investitionen	2,3	-0,1	2,9	0,1	0,0	5,2	3 392,2	3 397,4
Abgänge Anlagen	-223,6	-175,5	-232,0	-18,2	-80,3	-729,6	0,0	-729,6
Umbuchungen	635,5	1 019,5	434,1	5,8	457,0	2 551,9	-2 554,7	-2,8
Stand 31. 12. 2015	16 761,1	23 851,1	7 080,6	1 564,8	5 166,6	54 424,2	7 879,1	62 303,2
davon Leasing	490,7					490,7		490,7
davon Renditeobjekte				101,4	165,9	267,3		267,3
davon unbebaute Grundstücke				43,9		43,9		43,9

Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1. 1. 2015	-9 205,1	-9 257,6	-4 594,5	-8,5	-2 210,8	-25 276,6	-2,4	-25 279,0
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,3	0,0	0,3
Änderung Konsolidierungskreis	-0,1	0,0	-44,1	0,0	-5,8	-49,9	0,0	-49,9
Planmässige Abschreibungen	-556,9	-770,7	-301,6	0,0	-123,3	-1 752,5	0,0	-1 752,5
Wertbeeinträchtigungen	-0,5	-2,9	276,3	-0,1	-2,6	270,3	0,0	270,3
Abgänge	218,9	142,8	219,3	0,2	27,6	608,8	0,0	608,8
Umbuchungen	0,0	0,6	-0,6	0,0	-1,0	-1,1	1,1	0,0
Stand 31. 12. 2015	-9 543,6	-9 887,9	-4 445,1	-8,4	-2 315,6	-26 200,6	-1,2	-26 201,9
davon Leasing	-328,8					-328,8		-328,8
davon Renditeobjekte					-15,6	-15,6		-15,6
davon unbebaute Grundstücke				-0,5		-0,5		-0,5

Nettobuchwert 31. 12. 2015	7 217,4	13 963,2	2 635,6	1 556,4	2 851,0	28 223,5	7 877,8	36 101,4
-----------------------------------	----------------	-----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------	----------------	-----------------

Anschaffungswerte

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

Kumulierte Wertberichtigungen

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

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

In den Sachanlagen im Bau sind CHF 1088,3 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 1005,2 Mio.). In den Investitionen sind Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 85,1 Mio. (Vorjahr: CHF 80,3 Mio.) enthalten.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten:

In den Investitionen in Sachanlagen im Bau sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 5,2 Mio. (Vorjahr: CHF 6,6 Mio.) enthalten.

In den Abgängen Anlagen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 37,0 Mio. (Vorjahr: CHF 0,8 Mio.) enthalten. Betreffend Landabtausch siehe Anmerkung 19 Finanzanlagen.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 18,5 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 11,1 Mio.).

Angaben zur Wertbeeinträchtigung: Die Bildung von Wertberichtigungen betreffen Einzelanlagen nach Swiss GAAP FER 18.

Per 1. Juni 2016 hat die SBB AG den Gotthard-Basistunnel von der AlpTransit Gotthard AG übernommen. Durch die Übernahme erhöhte sich das Anlagevermögen der Division Infrastruktur um CHF 3754,3 Mio. und das Umlaufvermögen infolge der Ersatzteilbeschaffung um CHF 2,0 Mio. Es handelt sich um eine liquiditätsunwirksame Investitionstätigkeit, da die Übertragung durch nicht rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur finanziert wird. Gleichzeitig wurden Investitionen in den Tunnelausbruch in der Höhe von CHF 5944,1 Mio. mittels Investitionsförderungen der öffentlichen Hand finanziert. Diese wurden netto in die SBB AG übernommen.

Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist zudem auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen zurückzuführen, zum Beispiel für Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), den Bau des Eppenbergtunnels auf der Linie Olten–Aarau oder Ausbauten im Raum Zürich. Weiter wurde in die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Regional- und Fernverkehr sowie den Neubau von Anlageobjekten in Zürich Europaallee, Altstetten WestLink und Genf Pont-Rouge investiert. Weitere Zugänge resultieren aus Investitionen in die Bahnhöfe in Basel, Zürich und Bellinzona sowie in den Neu- oder Ausbau von Anlagen zum Bahnunterhalt.

21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2015	0,0	122,8	306,2	458,7	887,8
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2015	9,9	270,1	949,2	458,7	1 687,9
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	1,8	0,0	0,0	1,8
Investitionen	0,0	0,0	0,5	198,5	199,0
Abgänge Anlagen	0,0	-0,5	-35,0	0,0	-35,6
Umbuchungen	0,0	12,1	218,2	-227,4	2,9
Stand 31. 12. 2015	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2015	-9,9	-147,3	-642,9	0,0	-800,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-0,6	0,0	0,0	-0,6
Planmässige Abschreibungen	0,0	-11,1	-111,6	0,0	-122,6
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-2,5	0,0	-2,5
Abgänge	0,0	0,4	32,6	0,0	33,0
Stand 31. 12. 2015	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Nettobuchwert 31. 12. 2015	0,0	124,8	408,4	429,8	963,1
Anschaffungswerte					
Stand 1. 1. 2016	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Investitionen	0,0	0,0	0,8	175,7	176,5
Übernahme Gotthard-Basistunnel	0,0	0,0	4,5	0,0	4,5
Abgänge Anlagen	0,0	-0,8	-59,3	0,0	-60,1
Umbuchungen	0,0	14,8	201,7	-216,6	-0,1
Stand 31. 12. 2016	9,9	297,4	1 280,5	389,0	1 976,8
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1. 1. 2016	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Planmässige Abschreibungen	0,0	-10,9	-131,3	0,0	-142,3
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Abgänge	0,0	0,8	55,4	0,0	56,2
Umbuchungen	0,0	0,3	-4,7	0,0	-4,4
Stand 31. 12. 2016	-9,9	-168,5	-805,1	0,0	-983,5
Nettobuchwert 31. 12. 2016	0,0	128,9	475,4	389,0	993,3

In den Immateriellen Anlagen im Bau sind CHF 68,6 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 68,5 Mio.).

Erläuterungen zur Übernahme des Gotthard-Basistunnels vgl. Anmerkung 20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

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

22 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	632,5	228,5
Leasingverbindlichkeiten	200,0	39,2
Darlehen von Dritten	12,2	5,2
Darlehen von Bund (kommerziell)	100,0	0,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	200,0	0,0
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1 144,7	273,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	2 061,3	1 931,3
Leasingverbindlichkeiten	107,5	367,2
Obligationenanleihen	150,0	150,0
Personalkasse	1 003,2	1 455,0
Darlehen von Dritten	112,5	126,5
Darlehen von Bund (kommerziell)	3 220,0	3 020,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 399,3	1 469,3
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	8 053,8	8 519,4
Finanzverbindlichkeiten	9 198,5	8 792,3

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 546,0 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 127,1 Mio.).

Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF -3,2 Mio. (Vorjahr: CHF -0,4 Mio.).

Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

Die verzinsliche Verschuldung erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 406,2 Mio. auf CHF 9198,5 Mio.

Die getätigten Investitionen, insbesondere in Rollmaterial und Immobilien, führten zu einer Zunahme der Darlehen beim Bund von CHF 300,0 Mio. sowie der Bankverbindlichkeiten von CHF 534,0 Mio.

Die Bestände bei der Personalkasse der SBB nahmen infolge des Wechsels zu einem neuen Anbieter um CHF 451,8 Mio. auf CHF 1003,2 Mio. ab.

Die Vorsorgeeinrichtung gewährte kurzfristig ein Darlehen von CHF 200,0 Mio. Das langfristige Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen nahm um CHF 70,0 Mio. ab (Vorjahr: CHF 67,3 Mio.). Zur Sicherung dieses Darlehens wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen von ausgesuchten SBB Grossbahnhöfen mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB abgetreten.

Die Obligationenanleihen beinhalten Anleihen des Kraftwerks Amsteg AG (vgl. «Weitere Angaben» Abschnitt «Obligationenanleihen»).

23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen von Bund (zinslos)	0,3	0,3
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,4	39,0
Darlehen von Kantonen (verzinst)	5,0	0,0
Total kurzfristige Darlehen	5,6	39,3
Langfristige Darlehen		
Darlehen von Bund (zinslos)	17 341,8	12 827,1
Darlehen von Kantonen (zinslos)	1 579,0	1 400,5
Darlehen von Kantonen (verzinst)	6,0	11,0
Total langfristige Darlehen	18 926,8	14 238,6
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	18 932,5	14 277,9

Zur Veränderung der Darlehen vom Aktionär Bund wird auf die Zusammenstellung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verwiesen (siehe nachfolgend).

Die Zunahme der zinslosen Darlehen gegenüber Kantonen stammt aus der Finanzierung der Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) und weiterer Projekte zur Entlastung des Agglomerationsverkehrs.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Zinslos und bedingt rückzahlbare Darlehen Bahninfrastrukturfonds (BIF)	15 755,3	0,0
Zinslos und bedingt rückzahlbare Darlehen Infrastrukturfonds	1 404,9	1 297,8
Zinslos und bedingt rückzahlbare andere Vereinbarungen Bund	181,9	6,4
Zinslos und bedingt rückzahlbare Darlehen Infrastruktur Grundbedarf	0,0	4 052,1
Zinslos und bedingt rückzahlbare Darlehen FinöV-Fonds	0,0	7 471,1
Kommerzielle Darlehen (siehe Anmerkung 22)	3 320,0	3 020,0
Total	20 662,1	15 847,4

Auf den 1. Januar 2016 wurden aufgrund der Volksabstimmung zur Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) die bisherigen Darlehen des Bundes zur Finanzierung der Bahninfrastruktur gemäss Vorgabe der eidgenössischen Finanzverwaltung neu strukturiert.

Die Zunahme der Darlehen gegenüber dem Bund ist vor allem auf die Übernahme des Gotthard-Basistunnels von CHF 3754,5 Mio. zurückzuführen (vgl. Anmerkung 20 Sachanlagen und Anlagen im Bau). Darüber hinaus finanzierte die öffentliche Hand den Ausbau des 4-Meter-Korridors und der AlpTransit-Zufahrten. Weiter haben sich die Darlehen infolge des Baufortschrittes bei verschiedenen Projekten im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) erhöht.

24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	698,0	657,4
gegenüber Aktionär Bund	6,0	0,9
gegenüber assoziierten Gesellschaften	4,3	15,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	708,2	673,6

25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	89,1	84,6
Übrige Verbindlichkeiten	50,7	51,2
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	139,8	135,8
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Langfristige Erlösabgrenzungen	92,6	82,1
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	847,5	898,8
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	940,1	980,9
Andere Verbindlichkeiten	1 079,9	1 116,7

Die anderen Verbindlichkeiten nahmen im Berichtsjahr um CHF 36,8 Mio. auf CHF 1079,9 Mio. ab.

Im Rahmen der Sanierung der Pensionskasse SBB wurden im Umfang der Sanierungsleistungen in der Höhe von CHF 51,3 Mio. (Vorjahr: CHF 52,0 Mio.) Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16 in Anspruch genommen.

26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Abgrenzung Fahrausweise	652,7	629,7
Abgrenzung Zinsaufwendungen	43,7	44,5
Abgrenzung laufende Ertragssteuerverpflichtungen	5,0	1,5
Übrige Abgrenzungen	884,5	848,2
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 586,0	1 523,9

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 Transportunternehmen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Kreditorenrechnungen.

27 Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Kurzfristige Rückstellungen	305,7	970,6
Langfristige Rückstellungen	491,7	545,0
Rückstellungen	797,4	1 515,6

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruk- turierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1. 1. 2015	0,4	44,2	186,8	102,2	38,3	2,9	153,4	528,1
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,1	0,0	-0,3	-0,6
Bildung	0,1	0,0	276,3	9,1	28,1	0,2	112,8	426,7
Inanspruchnahme	0,0	-1,7	-5,5	-3,8	-1,5	-0,9	-59,7	-73,1
Auflösung	0,0	-11,0	0,0	0,0	-10,9	0,0	-33,7	-55,7
Umbuchung	690,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	690,1
Bestand 31. 12. 2015	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
davon kurzfristig	690,0	11,8	23,5	107,4	11,4	0,0	126,5	970,6
davon langfristig	0,5	19,6	434,0	0,0	42,6	2,3	46,0	545,0
Bestand 1. 1. 2016	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
Bildung	0,1	4,4	0,0	11,9	13,4	1,4	79,1	110,2
Inanspruchnahme	-690,0	-1,7	-23,5	-0,8	-3,7	-0,2	-46,8	-766,7
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,6	0,0	-49,1	-61,6
Bestand 31. 12. 2016	0,5	34,1	434,0	118,5	51,1	3,4	155,7	797,4
davon kurzfristig	0,0	1,9	22,8	118,5	34,4	0,0	128,1	305,7
davon langfristig	0,5	32,2	411,2	0,0	16,7	3,4	27,6	491,7

Für die Zahlung an die Pensionskasse SBB im Rahmen des Massnahmenpaketes 2016 wurden CHF 690,0 Mio. aus den Rückstellungen für Vorsorgeverpflichtungen in Anspruch genommen.

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 2016 wurden CHF 1,7 Mio. für Arbeiten zur Altlastensanierung verwendet und CHF 4,4 Mio. für zusätzliche Altlastensanierungen gebildet.

Für die Sanierung des Energiebereichs wurde im April 2001 ein Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen, durch die Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten reduziert.

Für Verpflichtungen aus Effizienzsteigerungsprogrammen, insbesondere bei der Infrastruktur, dem Personenverkehr und den Konzernbereichen, wurden CHF 13,4 Mio. Restrukturierungsrückstellungen gebildet. Die Auflösung im Umfang von CHF 12,6 Mio. erfolgte, da für betroffene Mitarbeitende innerhalb der SBB oder auf dem Arbeitsmarkt eine Beschäftigung gefunden werden konnte.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden wurden CHF 68,3 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 27,3 Mio. verwendet. Versicherungsrückstellungen in der Höhe von CHF 33,1 Mio. wurden dank günstiger Schadenabwicklungen aufgelöst.

28 Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Zunahme/Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-251,5	110,0
Abnahme Vorräte und angefangene Arbeiten	3,3	36,7
Abnahme/Zunahme übriges Umlaufvermögen	66,3	-11,1
Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34,8	-201,7
Zunahme/Abnahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	99,6	-64,4
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	-47,5	-130,6

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungs- verzicht	Bilanz	Bildung 2016	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand 2016	Ergebnis aus AGBR im Personal- aufwand 2015
	31. 12. 2016						
Mio. CHF							
Vorsorgeeinrichtungen	1,7	-0,9	0,8	0,0	1,1	-0,3	-0,2
Total	1,7	-0,9	0,8	0,0	1,1	-0,3	-0,2

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/ Unter- deckung	Wirtschaft- licher Anteil der Organisation	Wirtschaft- licher Anteil der Organisation	Erfolgs- wirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand 2016	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand 2015
Mio. CHF							
Patronale Fonds	0,3	0,3	0,4	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-847,5	-1 588,8	741,3	-1 043,3	-302,0	-283,8
Total	0,3	-847,2	-1 588,4	741,2	-1 043,3	-302,1	-283,9

Aus den Sanierungen der Jahre 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von 1399,3 Mio. (Vorjahr: CHF 1469,3 Mio.) gegenüber der Pensionskasse SBB (PK SBB).

Zur langfristigen Sicherung der heutigen und künftigen Renten hat die PK SBB im Rahmen des «Massnahmenpakets 2016» die Senkung des technischen Zinssatzes, die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend die Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Zur Abfederung zahlte die SBB im Berichtsjahr CHF 690,0 Mio. an die Pensionskasse. Trotzdem hat sich der Deckungsgrad der PK SBB per 31. Dezember 2016 auf 104,6 % (Vorjahr: 105,7 %) reduziert.

Die PK SBB bleibt 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 laufende Sanierung bestehen.

Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Finanzverbindlichkeiten	22	9 198,5	8 792,3
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	23	18 932,5	14 277,9
Total Finanzverbindlichkeiten		28 131,0	23 070,2
./. Flüssige Mittel und kurzfristige Finanzforderungen		-403,0	-540,2
Nettoverschuldung		27 728,0	22 530,0
Veränderung gegenüber Vorjahr		5 198,0	1 549,3

Die verzinsliche Nettoverschuldung betrug CHF 8795,5 Mio. (Vorjahr: CHF 8252,1 Mio.).

Die Nettoverschuldung nahm im Berichtsjahr um CHF 5198,0 Mio. (+23,1 %) zu. Die Zunahme umfasst insbesondere Darlehen von Bund und Kantonen, die Mittel im Umfang von CHF 4654,6 Mio. für die Finanzierung von Bahninfrastrukturprojekten zur Verfügung stellten, davon CHF 3754,5 Mio. für den Gotthard-Basistunnel. Die aufgenommenen Finanzverbindlichkeiten wurden für Investitionen in Rollmaterial und Immobilien, zur Finanzierung des zusätzlichen Unterhalts der Bahninfrastruktur sowie für die Stabilisierungszahlung an die PK SBB eingesetzt.

Weitere Angaben.

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	50,6	43,4
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	2 065,9	1 594,0
Weitere quantifizierbare Verpflichtungen	302,2	317,3
Total	2 418,7	1 954,6

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

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Investitionsverpflichtungen	6 668,7	7 474,0
Energieabnahmeverpflichtungen	1 568,9	1 575,3
Übrige	1 436,7	1 620,5
Total	9 674,3	10 669,8

Die Abnahme der nicht bilanzierten Investitionsverpflichtungen um CHF 805,3 Mio. (-10,8 %) ist im Wesentlichen auf getätigte Zahlungen von laufenden Rollmaterialbeschaffungen beim Personenverkehr sowie auf den Fortschritt der Bauleistungen bei der Infrastruktur zurückzuführen.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	1,4	6,8
Total	1,4	6,8

Obligationenanleihen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
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 Leistungen der öffentlichen Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 12 627,7 Mio. (Vorjahr: CHF 2843,3 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	2016	2015
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV)	293,6	280,3
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 241,3	1 081,6
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	165,9	165,5
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	296,9	295,7
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	108,6	82,9
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	16,1	19,0
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	2 122,4	1 924,9
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	4 514,7	872,1
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen, insbesondere Tunnelausbruch Gotthard	5 990,6	46,3
Total Leistungen Bund	12 627,7	2 843,3
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	330,9	322,1
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	13,1	35,7
Abgeltungen für die Infrastruktur der Tochtergesellschaften im RPV	0,0	8,3
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	343,9	366,1
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	139,9	145,0
A-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	38,6	34,1
Total Leistungen Kantone	522,4	545,1
Total Leistungen der öffentlichen Hand	13 150,1	3 388,5

Betreffend die Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wird auf Anmerkung 2 verwiesen.
Zur Übernahme des Gotthard-Basistunnels wird auf Anmerkung 20 verwiesen.

Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Kurzfristige Verbindlichkeiten	202,5	1,6
Langfristige Verbindlichkeiten	1 399,3	1 469,3
Total	1 601,8	1 470,9

Die Vorsorgeeinrichtung gewährte ein kurzfristiges Darlehen von CHF 200,0 Mio.

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 70,0 Mio. (Vorjahr: 67,3 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand betrug CHF 58,8 Mio. (Vorjahr: CHF 61,5 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 zum Gotthard- und Ceneri-Basistunnel und für die Inbetriebsetzung des Gotthard-Basistunnels Arbeiten im Umfang von CHF 47,6 Mio. (Vorjahr: CHF 49,6 Mio.) für die AlpTransit Gotthard AG zu vom Bundesamt für Verkehr vorgegebenen Bedingungen geleistet. Gleichzeitig hat die AlpTransit Gotthard AG der SBB für übernommene Unterhaltsleistungen für Anlagen im Eigentum der SBB CHF 3,4 Mio. (Vorjahr: CHF 11,9 Mio.) in Rechnung gestellt. Zudem hat die AlpTransit Gotthard AG im Berichtsjahr die aktivierbaren Teile des Gotthard-Basistunnels zu den Anschaffungskosten von CHF 3754,3 Mio. an die SBB AG übertragen (vgl. Anmerkung 20 Sachanlagen und Anlagen im Bau).

Finanzinstrumente.

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

Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen abgesichert. Variabel verzinsten Finanzierungen werden in der Regel mit Zinssatzswaps abgesichert. Zukünftige geplante Finanzierungen werden mittels bereits heute abgeschlossener Zinssatzswaps abgesichert. Zu einem kleineren Teil werden auch Optionsstrategien eingesetzt.

Währungsabsicherungen werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Kurzfristiger Liquiditätsbedarf und Geldflüsse aus dem Tagesgeschäft werden im Konzern ausgeglichen, und nur Fremdwährungsrisiken der verbleibenden Nettopositionen werden im Markt abgesichert.

Zur Absicherung der Fremdwährungs-, Zins- und Energiepreisrisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

Instrument	Motiv	Kontrakt-	Werte	Werte	Kontrakt-	Werte	Werte
		volumen	aktiv	passiv	volumen	aktiv	passiv
Mio. CHF		31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2015
Währungen	Absicherung	925,9	7,3	9,4	1 110,8	9,7	20,3
Zinsen	Absicherung	1 217,1	12,7	302,3	1 420,3	8,9	357,2
Übrige Basiswerte	Absicherung	24,1	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0
Total		2 167,1	20,0	311,7	2 537,8	18,6	377,5

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

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

Die gegenüber dem Vorjahr tieferen passiven Werte der Zinsabsicherungsinstrumente resultierten aus der vorzeitigen Auflösung einiger Zinsabsicherungsinstrumente während des Berichtsjahres. Die sehr tiefen, teilweise negativen, langfristigen Zinsen in der Schweiz sind weiterhin für die negative Bewertung der verbleibenden Zinsabsicherungsinstrumente verantwortlich.

Konzerninterne Absicherung von Transaktionsrisiken.

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken. Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über Corporate Treasury abgesichert.

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

Mio. CHF	2016	2015
Personenverkehr	-6,5	-13,2
Immobilien	0,0	0,0
Güterverkehr	2,0	17,3
Infrastruktur	-5,4	-15,7

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

Risikomanagement.

G4-46 → G4-47

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

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

Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung der Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report. Dieser umfasst unter anderem die aktuellen Toprisiken der SBB. Eine konzernweit einheitliche Risiko-Clusterung-Bewertungsmatrix bildet die Grundlage für eine standardisierte Kategorisierung, Bewertung und Berichterstattung der Risiken gemäss der Risk Policy SBB und der Konzernweisung. Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich mit dem Corporate Risk Report 2016 am 13. bzw. 14. Dezember 2016 befasst und den Bericht 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 2016 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 A-2 bei der Ratingagentur Standard & Poor's verfügen.

Die externe Finanzierung der SBB für kommerzielle Investitionen erfolgt zum grössten Teil bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und bei der EUROFIMA. 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 Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013–2016 und in den strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB geregelt.

Im Weiteren verfügt die SBB über Betriebsmittellinien bei diversen Banken.

Gegenparteirisiken (Kreditrisiken).

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

Zinsänderungsrisiken.

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Anlageerträge und Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird von Corporate Treasury durch Abstimmung der Fälligkeitsprofile und durch Beeinflussung des Mix aus langfristigen festverzinslichen Finanzierungstranchen und variablen Finanzierungen, kombiniert mit zusätzlichen Absicherungsinstrumenten (Swaps), gemanagt.

Währungsrisiken.

Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über 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 die Zukäufe zur Überbrückung von Stromspitzenbedarfszeiten unterliegt die SBB trotz weitgehender Selbstversorgung teilweise den Preisschwankungen am Energiemarkt. Dieses Risiko wird durch Termingeschäfte, Swaps und Forwards sowie in geringem Umfang durch Optionen auf künftigen Energiepreisen limitiert.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 3. März 2017 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

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

Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung der PK SBB.

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493,0 Mio., welche die SBB im Jahr 2007 erbracht hat, muss gemäss Botschaft des Bundesrates zur Sanierung der PK SBB vom 5. März 2010 durch Immobilien finanziert werden. Für diese Amortisations- und Zinszahlungen leistet Immobilien im Rahmen ihres Ergebnisses eine Ausgleichszahlung an die Konzernbereiche. Im Berichtsjahr betrug diese CHF 270,9 Mio. (Vorjahr: CHF 180,5 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 120.

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	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Angaben zur Erfolgsrechnung						
Betriebsertrag	4 853,4	4 899,1	787,0	778,2	978,9	951,3
davon						
– Verkehrserträge	3 269,2	3 256,1	0,0	0,0	903,3	870,0
– Leistungen der öffentlichen Hand	669,9	643,9	0,0	0,0	16,1	19,0
– Mieterträge Liegenschaften	8,8	9,0	608,9	589,3	1,0	0,9
Betriebsaufwand	-4 660,6	-4 661,3	-556,5	-554,9	-978,0	-980,0
davon						
– Personalaufwand	-1 781,3	-1 757,6	-124,9	-126,2	-384,8	-396,9
– Abschreibungen	-594,7	-583,1	-173,9	-160,9	-45,5	-49,1
– Bahnbetriebsleistungsaufwand	-1 064,8	-1 033,5	-0,8	-12,1	-301,3	-284,5
Betriebsergebnis/EBIT	192,8	237,8	230,4	223,3	0,9	-28,8
Übriger Erfolg	-53,5	-107,2	169,7	86,8	0,2	7,2
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	-388,5*	-298,2*	0,0	0,0
Divisions-/Konzernergebnis	139,2	130,5	11,7	11,9	1,1	-21,5

* Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil (CHF 32,4 Mio., Vorjahr: CHF 32,3 Mio.); Ausgleichszahlung inklusive Zinsanteil beträgt CHF 420,9 Mio. (Vorjahr: CHF 330,5 Mio.).

Angaben zum Cash Flow						
Cash Flow aus Betriebstätigkeit	704,0	642,2	-41,1	16,4	33,4	24,3
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-575,0	-826,6	-374,4	-352,9	-16,6	-23,2
Free Cash Flow vor Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	129,1	-184,4	-415,5	-336,5	16,8	1,1
Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	30,3	19,9	0,0	0,0	0,1	0,3
Free Cash Flow nach Finanzierung von Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	159,4	-164,5	-415,5	-336,5	16,9	1,4
	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Angaben zur Bilanz						
Aktiven	11 067,6	10 846,4	5 274,9	4 872,8	850,1	854,2
Umlaufvermögen	2 782,7	2 543,9	48,2	34,4	211,0	188,2
Anlagevermögen	8 284,9	8 302,6	5 226,7	4 838,4	639,2	666,0
davon						
– Fahrzeuge	6 119,6	6 245,8	4,2	4,2	518,6	548,2
– Unterbau/Oberbau/Bahntechnik	517,6	484,9	4,5	4,1	4,0	4,5
– Grundstücke und Gebäude	81,5	80,2	3 449,7	3 102,1	13,5	13,5
– Sachanlagen im Bau	1 007,7	951,9	1 233,5	1 293,0	19,8	21,3
Passiven	11 067,6	10 846,4	5 274,9	4 872,8	850,1	854,2
Fremdkapital	5 898,1	5 816,9	4 478,6	4 088,2	545,4	551,3
davon						
– Finanzverbindlichkeiten	3 902,8	3 822,2	4 315,6	3 900,1	372,2	375,3
– Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	507,3	510,3	0,0	0,0	1,2	1,1

Infrastruktur		Konzernbereiche		Eliminationen		Total SBB	
2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
4 040,9	3 906,8	1 051,0	1 011,4	-2 723,4	-2 760,5	8 987,7	8 786,2
1 143,8	1 122,5	0,0	0,0	-1 170,5	-1 139,8	4 145,9	4 108,9
1 780,3	1 628,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 466,3	2 291,0
0,8	0,6	0,0	0,0	-161,6	-159,7	458,0	440,1
-4 281,9	-4 123,9	-973,6	-947,4	2 751,2	2 788,2	-8 699,5	-8 479,3
-1 566,9	-1 542,5	-494,5	-476,6	184,3	178,6	-4 168,1	-4 121,0
-1 281,0	-1 115,6	-36,2	-32,4	0,9	0,9	-2 130,3	-1 940,1
-53,2	-56,5	-2,5	-2,2	1 118,4	1 101,3	-304,1	-287,5
-241,1	-217,1	77,4	64,1	27,8	27,7	288,2	306,9
-11,7	-29,2	13,3	8,0	-25,6	-26,8	92,5	-61,2
150,0	150,0	238,5	148,2	0,0	0,0	0,0	0,0
-102,8	-96,3	329,2	220,2	2,2	0,9	380,6	245,7
-141,2	-26,8	-377,0	146,3	0,0	0,0	178,1	802,5
-2 039,7	-2 141,9	146,0	-53,8	0,0	0,0	-2 859,7	-3 398,5
-2 180,9	-2 168,7	-231,0	92,5	0,0	0,0	-2 681,6	-2 596,0
2 111,6	2 053,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2 142,0	2 073,4
-69,4	-115,4	-231,0	92,5	0,0	0,0	-539,7	-522,6
31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015
28 451,3	23 817,5	10 208,6	10 043,6	-11 544,7	-10 911,7	44 307,8	39 522,8
602,1	485,6	1 206,6	1 600,2	-2 788,2	-2 878,9	2 062,3	1 973,5
27 849,2	23 331,9	9 002,0	8 443,4	-8 756,5	-8 032,9	42 245,5	37 549,3
426,9	418,1	1,1	1,0	0,0	0,0	7 070,4	7 217,4
16 784,5	13 469,7	0,0	0,0	0,0	0,0	17 310,5	13 963,2
1 544,4	1 194,2	18,2	19,2	-0,9	-1,9	5 106,3	4 407,3
5 772,9	5 608,4	5,0	3,3	0,0	0,0	8 038,9	7 877,8
28 451,3	23 817,5	10 208,6	10 043,6	-11 544,7	-10 911,7	44 307,8	39 522,8
20 522,9	15 786,4	11 995,4	12 159,9	-11 137,9	-10 502,7	32 302,5	27 900,0
882,7	886,9	10 772,2	10 195,7	-11 047,0	-10 387,8	9 198,5	8 792,3
18 424,0	13 766,4	0,0	0,0	0,0	0,0	18 932,5	14 277,9

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB	Erf	Seg	
			% 31. 12. 2016	% 31. 12. 2015			
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF	9000,00	9000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	P
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	P
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF	1,00	0,74	74,42	74,42	E	P
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V	P
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	P
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 SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	P
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	P
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E	P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S. r. l., Milano	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,10	0,08	75,00	0,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basel	CHF	0,10	0,05	51,00	51,00	V	G
RAAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	90,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V	I
Securitrans, Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	330,00	118,80	36,00	36,00	E	I
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB

Erf = Erfassung:
V = Vollkonsolidiert
E = Mittels Equity-Methode erfasst
Q = Quotenkonsolidiert

Seg = Segment:
G = Güterverkehr
I = Infrastruktur
IM = Immobilien
P = Personenverkehr
KB = Konzernbereiche

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.



Ernst & Young AG
Schanzenstrasse 4a
Postfach
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11
Fax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 3. März 2017

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 90 bis 120), für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.



Verantwortung des Verwaltungsrates

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



Verantwortung der Revisionsstelle

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

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



Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2016 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	2016	2015
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 335,9	3 339,8
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 258,2	2 086,1
Mieterträge Liegenschaften		465,4	448,4
Nebenerträge	3	928,3	976,8
Eigenleistungen		1 081,7	1 095,2
Total Betriebsertrag		8 069,6	7 946,2
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-688,9	-723,1
Personalaufwand	4	-3 593,9	-3 521,9
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-1 678,3	-1 544,7
Abschreibungen auf Sachanlagen		-1 849,3	-1 681,9
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		-137,7	-139,7
Total Betriebsaufwand		-7 948,1	-7 611,3
Betriebsergebnis/EBIT		121,5	334,9
Finanzertrag		46,8	33,2
Finanzaufwand		-141,9	-211,1
Ordentliches Ergebnis		26,3	156,9
Betriebsfremder Ertrag		222,6	140,6
Gewinn vor Steuern		248,9	297,6
Ertragssteuern		-6,7	-4,2
Jahresgewinn	6	242,2	293,3

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		321,5	455,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	552,5	299,9
Kurzfristige verzinsliche Forderungen		86,9	301,1
Andere Forderungen		99,5	145,8
Vorräte und angefangene Arbeiten		312,7	314,8
Aktive Rechnungsabgrenzungen		539,7	481,1
Total Umlaufvermögen		1 912,9	1 997,8
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	8	1 112,2	1 052,4
Beteiligungen		757,8	722,8
Sachanlagen		30 602,2	26 010,4
Sachanlagen im Bau		7 983,6	7 797,0
Immaterielle Anlagen		924,5	903,3
Total Anlagevermögen		41 380,4	36 485,9
Total Aktiven		43 293,3	38 483,7

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	671,2	629,2
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	1 292,6	392,9
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	11	0,0	38,6
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12	116,4	119,2
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 485,4	1 432,2
Kurzfristige Rückstellungen	13	294,1	890,4
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 859,7	3 502,6
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	7 866,3	8 317,9
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	11	18 454,0	13 762,8
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12	939,1	979,4
Langfristige Rückstellungen	13	519,1	508,1
Total langfristiges Fremdkapital		27 778,4	23 568,1
Total Fremdkapital		31 638,2	27 070,8
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserven EBG 67 (Infrastruktur)		-38,4	84,4
Reserven PBG 36 (Regionaler Personenverkehr)		158,5	163,5
Kumulierte Gewinne			
Gewinn-/Verlustvortrag		292,9	-128,3
Jahresgewinn		242,2	293,3
Total Eigenkapital		11 655,1	11 412,9
Total Passiven		43 293,3	38 483,7

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

Anmerkungen zur Jahresrechnung.

0.1 Allgemeines.

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

Als Beteiligungen gelten Gesellschaften, an welchen die SBB AG direkt oder indirekt zu mindestens 20 % beteiligt ist. Beteiligte sind der Bund als Aktionär der SBB AG sowie die Organisationen, welche vom Bund beherrscht werden.

0.2 Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2016 einen Deckungsgrad von 104,6 % (Vorjahr: 105,7 %) aus. Per 31. Dezember 2016 besteht eine passivierte Vorsorgeverpflichtung von CHF 847,5 Mio. (Vorjahr: CHF 898,8 Mio.). Im Rahmen des Massnahmenpaketes 2016 wurden im Berichtsjahr CHF 690,0 Mio. in die Pensionskasse SBB einbezahlt.

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 für den regionalen Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

0.4 Rückstellung Energiebereich.

Für die Sanierung des Energiebereichs wurde im April 2001 ein Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen und durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 434,0 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 23,5 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 2016 weitergeführt und die Kosten von CHF 1,7 Mio. der Rückstellung belastet. Gleichzeitig wurde die Rückstellung im Berichtsjahr für zusätzliche zukünftige Altlastensanierungen um CHF 4,4 Mio. erhöht. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 34,0 Mio.

0.6 Rückstellung für Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr.

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

Mit der erstmaligen Anwendung per 1. Januar 2016 wurde für die in der Vergangenheit im Voraus abgegoltene Instandhaltungskosten von CHF 120,3 Mio. eine Rückstellung gebildet. Der daraus resultierende Verlust der abgeltungsberechtigten Sparte Regionalverkehr des Jahres 2016 wird gemäss Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes im Umfang der früheren Zuweisung der Reserve gemäss Personenbeförderungsgesetz entnommen.

0.7 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 Erfolgsrechnungspositionen.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2016	2015
Personenverkehr	3 022,2	3 015,5
Betriebsleistungen	55,9	58,5
Infrastruktur (Trassenertrag)	257,8	265,8
Verkehrserträge	3 335,9	3 339,8

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2016	2015
Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	221,1	210,3
Kantone	256,8	247,8
Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr	477,9	458,1
Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	1 207,8	1 057,6
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	165,9	165,5
Betriebsbeitrag Infrastruktur	285,0	286,5
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	1 658,8	1 509,5
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	108,5	82,9
Kantone	13,1	35,7
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	121,5	118,5
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	1 780,3	1 628,1
Leistungen der öffentlichen Hand	2 258,2	2 086,1

3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2016	2015
Dienstleistungen	206,0	196,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	120,0	143,4
Erträge aus Vermietungen	57,3	56,8
Energieerträge	69,7	76,1
Geldwechsel	37,5	39,0
Provisionen	80,3	82,5
Drucksachen- und Materialverkäufe	65,9	60,3
Kostenbeteiligungen	132,5	141,4
Übrige Nebenerträge	158,9	180,7
Nebenerträge	928,3	976,8

4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2016	2015
Lohnaufwand	2 503,6	2 492,3
Personalmiete	464,2	414,6
Sozialversicherungsaufwand	467,8	460,6
Personalaufwand Arbeitsmarktcenter (AMC)	2,8	5,7
Übriger Personalaufwand	155,4	148,6
Personalaufwand	3 593,9	3 521,9

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2016	2015
Bahnbetriebsleistungen	169,3	171,8
Miete von Anlagen	50,3	48,9
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	434,8	444,8
Fahrzeugaufwand	232,4	105,6
Energieaufwand	199,9	185,6
Verwaltungsaufwand	97,3	94,8
Informatikaufwand	180,0	184,0
Werbeaufwand	54,3	56,9
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	72,4	69,7
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen der öffentlichen Hand	80,9	74,8
Übriger Betriebsaufwand	106,7	107,9
Sonstiger Betriebsaufwand	1 678,3	1 544,7

6 Jahresgewinn.

Mio. CHF	2016	2015
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	-53,7	-5,0
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	-122,9	-140,8
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	418,8	439,0
Jahresgewinn	242,2	293,3

7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	334,1	254,5
gegenüber Beteiligten	182,8	33,6
gegenüber Beteiligungen	47,7	22,3
Wertberichtigungen	-12,1	-10,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	552,5	299,9

8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Wertschriften des Anlagevermögens	74,6	200,8
Darlehen gegenüber Dritten	93,7	64,9
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	942,7	749,3
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,3	37,3
Finanzanlagen	1 112,2	1 052,4

9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	628,8	581,0
gegenüber Beteiligten	15,7	15,5
gegenüber Beteiligungen	26,7	32,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	671,2	629,2

10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Bankverbindlichkeiten	2 749,0	2 215,1
Leasingverbindlichkeiten	307,5	406,4
Personalkasse	1 003,2	1 455,0
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	179,9	144,9
Darlehen des Bundes (kommerziell)	3 320,0	3 020,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	1 599,3	1 469,3
Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	9 158,9	8 710,7

11 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Zinslos und bedingt rückzahlbare Darlehen Bund Bahninfrastrukturfonds (BIF)	15 458,3	0,0
Zinslos und bedingt rückzahlbare Darlehen Bund Infrastrukturfonds	1 327,9	1 220,6
Zinslos und bedingt rückzahlbare andere Vereinbarungen Bund	175,9	0,0
Zinslos und bedingt rückzahlbare Darlehen Bund Infrastruktur Grundbedarf	0,0	3 758,2
Zinslos und bedingt rückzahlbare Darlehen Bund FinöV-Fonds	0,0	7 471,1
Darlehen Kantone	1 491,9	1 351,5
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung von Bahninfrastruktur	18 454,0	13 801,4

12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	71,9	71,9
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	44,5	47,3
Langfristige Erlösabgrenzungen	91,6	80,6
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen	847,5	898,8
Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	1 055,5	1 098,6

13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Vorsorgeverpflichtungen	0,0	690,0
Umweltaltlasten	34,0	31,3
Energiebereich	434,0	457,5
Ferien/Überzeit	90,6	85,5
Restrukturierung	25,8	21,6
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	124,3	0,0
Übrige Rückstellungen	104,4	112,6
Rückstellungen	813,1	1 398,5

Die Rückstellung Fahrzeuginstandhaltung wurde per 1. Januar 2016 mit CHF 120,3 Mio. neu gebildet (vgl. Anmerkung 0.6 Rückstellung für Fahrzeuginstandhaltung). Sie wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 57,5 Mio. reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge ohne grosse Instandhaltungsarbeiten im Berichtsjahr um CHF 61,5 Mio.

14 Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Verzinsliche Verbindlichkeiten	10	9 158,9	8 710,7
Darlehen zur Finanzierung Bahninfrastruktur	11	18 454,0	13 801,4
Total Finanzverbindlichkeiten		27 612,9	22 512,2
./. Flüssige Mittel und kurzfristige verzinsliche Forderungen		-408,5	-756,3
Nettoverschuldung		27 204,4	21 755,8
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		5 448,6	1 396,7

Weitere Angaben.

Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 25 145 (Vorjahr: 25 094).

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 Pool-Teilnehmern ein Pfandrecht auf die Guthaben (Pool-Teilnehmerkonten) ausüben.

Restbetrag der nicht bilanzierten Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	0,2	6,5
Total	0,2	6,5

Weitere nicht bilanzierte Verpflichtungen.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	7 693,1	8 703,4
Fällig später als 5 Jahre	1 918,3	1 655,4
Total	9 611,4	10 358,8

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

Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Bürgschaften und Garantien	143,1	137,3
Total	143,1	137,3

Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Leasinganlagen	95,9	161,9
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	1 754,1	1 222,8
Total	1 850,0	1 384,8

Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Andere	119,6	163,1
Total	396,8	440,3

Konzerninterne Absicherung von Transaktionsrisiken.

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken. Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über die SBB AG abgesichert.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Jahresrechnung der SBB AG wurde vom Verwaltungsrat am 3. März 2017 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

Angaben gemäss Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Die SBB AG untersteht der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 3 RKV).

Die SBB AG hat für alle Geschäftsbereiche Sachversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400,0 Mio. (Vorjahr: CHF 300,0 Mio.) und Haftpflichtversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400,0 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) abgeschlossen.

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

Mio. CHF	Fahrzeuge	Unterbau/ Oberbau/ Bahn- technik	Übrige Sach- anlagen	Grund- stücke	Gebäude	Immat. Anlagen	Total Sach- anlagen und Immat. Anlagen	Anlagen im Bau und Anzah- lungen (inkl. Immat. AV)	Total
Nettobuchwert 1. 1. 2016	402,3	13 253,3	1 254,4	619,5	478,6	293,0	16 301,1	5 421,4	21 722,5
Anschaffungswerte									
Stand 1. 1. 2016	909,3	22 440,1	3 210,3	619,7	789,3	606,2	28 574,8	5 421,4	33 996,3
Investitionen	0,0	2 857,1	639,4	0,0	261,0	4,5	3 762,0	1 928,2	5 690,1
Abgänge Anlagen	-13,0	-290,1	-56,9	-1,7	-6,0	-20,8	-388,5	0,0	-388,5
Umbuchungen	56,0	1 315,3	230,0	13,7	99,8	71,2	1 786,0	-1 780,0	6,0
Stand 31. 12. 2016	952,3	26 322,4	4 022,8	631,7	1 144,1	661,0	33 734,3	5 569,6	39 303,9
Kumulierte Abschreibungen									
Stand 1. 1. 2016	-506,9	-9 186,8	-1 956,0	-0,2	-310,7	-313,2	-12 273,7	0,0	-12 273,7
Abschreibungen	-43,9	-800,0	-196,3	0,0	-21,2	-67,4	-1 128,9	0,0	-1 128,9
Abgänge	11,7	220,0	48,4	0,0	4,9	17,3	302,3	0,0	302,3
Umbuchungen	-0,7	-0,1	-1,9	0,0	-0,2	1,8	-1,1	0,0	-1,1
Stand 31. 12. 2016	-539,9	-9 766,9	-2 105,7	-0,2	-327,2	-361,6	-13 101,4	0,0	-13 101,4
Nettobuchwert 31. 12. 2016	412,4	16 555,5	1 917,1	631,5	816,9	299,4	20 632,9	5 569,6	26 202,5

In den Umbuchungen sind Zugänge von Anlagen aus anderen Sparten der SBB von netto CHF 4,9 Mio. enthalten. Für die Details zum Anlagenzugang Gotthard-Basistunnel verweisen wir auf die Anmerkung 20 des Konzernberichts.

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

Mio. CHF	2016	2015
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 061,5	956,8
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	67,4	60,2
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	74,9	38,9
Total	1 203,8	1 055,9

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Mio. CHF	2016	2015
Investitionen für Anlagen	5 690,1	2 015,5
Von anderen Sparten der SBB übernommene Anlagen	4,9	30,5
Nicht aktivierte Investitionskosten	287,5	284,0
Total	5 982,5	2 330,0

In den Investitionen sind Investitionsförderungen vom Bund für den Tunnelausbruch des Gotthard-Basistunnels von CHF 5944,1 Mio. enthalten. Zusätzlich hat die öffentliche Hand Investitionsförderungen wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in der Höhe von CHF 85,1 Mio. (Vorjahr: CHF 80,3 Mio.) geleistet.

Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
				31. 12. 2016	31. 12. 2015
Personenverkehr und Tourismus					
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern	CHF	1,00	0,74	74,42	74,42
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Cisalpino SA, 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, Frankfurt am Main	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, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo International AG, Olten (indirekt)	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
Kraftwerke					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	330,00	118,80	36,00	36,00
Liegenschaften und Parking					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Diverses					
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Securitrans, Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42

Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 17. Februar 2017 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2016 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzgewinn.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2016 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Gewinn-/Verlustvortrag Vorjahr	170,0	-269,1
Reserveentnahme zur Deckung des Verlustes 2016		
– Sparte Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	122,9	140,8
Gewinn-/Verlustvortrag	292,9	-128,3
Jahresgewinn	242,2	293,3
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	535,1	165,0
Verwendung des verbleibenden Bilanzgewinns		
Reserveentnahme aus Ergebnis 2016		
– Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	53,7	5,0
– Regionaler Personenverkehr: Entnahme für Rückstellung Fahrzeuginstandhaltung	106,2	0,0
Vortrag auf neue Rechnung	695,0	170,0

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.



Ernst & Young AG
Schanzenstrasse 4a
Postfach
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11
Fax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 3. März 2017

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 123 bis 134), für das am 31. Dezember 2016 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 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Page 2



Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Bernadette Koch
Zugelassene Revisionsexpertin
(Leitende Revisorin)

Florian Baumgartner
Zugelassener Revisionsexperte

Impressum.

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2016 der SBB ist auf der Website sbb.ch/geschaeftsbericht in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

Herausgeber.

SBB AG
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz

SBB AG

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

sbb.ch/geschaeftsbericht



No. 01-17-676901 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership