

SBB Geschäftsbericht.

2022

Inhalt.

Prolog	5	Für die Gesellschaft	39
Konzernlagebericht	5	Wichtigste Finanzkennzahlen und Ergebnisse	43
Zahlen und Fakten	8	Corporate Governance	49
Jahreschronik: 2022 auf einen Blick	10	Finanzbericht	73
Für unsere Kundinnen und Kunden	13	Nachhaltigkeitsreporting nach GRI	121
Für eine robuste Bahn	21		
Für unsere Mitarbeitenden	27		
Für die Umwelt	33		



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

«Integrierte Bahn pflegen und Zukunft gestalten – als SBB übernehmen wir Verantwortung.»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir freuen uns: 2022 sind unsere Kundinnen und Kunden mehrheitlich in die Züge und Bahnhöfe zurückgekehrt. Nach einem coronabedingt schwierigen ersten Quartal hat sich die Nachfrage merklich erholt. Während unter der Woche nach wie vor ein Homeoffice-Effekt spürbar war, reisten am Wochenende wieder mehr Menschen mit der Bahn. Besonders bei internationalen Reisen wird der Zug immer beliebter, bei Interrail geschrieben wir im 50. Jubiläumsjahr sogar einen Rekord; auch der Event-Verkehr im Inland hat wieder deutlich zugenommen. Die Schweiz ist damit nach wie vor Europameisterin im Bahnfahren. Bei SBB Cargo Schweiz bleibt die Situation anspruchsvoll, die Verkehrsleistung lag unter dem Vorjahr.

Unsere Kundinnen und Kunden sind zufrieden, ebenso die Mitarbeitenden. Zwar sind die Zufriedenheitswerte der Reisenden infolge der volleren Züge leicht gesunken, sie sind aber immer noch auf einem guten Niveau. Bei den Güterverkehrskunden sind die Werte sogar gestiegen. Auch die Ergebnisse der Personalumfrage waren erfreulich: Die hohen Werte der Vorjahre wurden bestätigt oder sind gestiegen. So lag die Personalmotivation wiederum bei 78 von 100 Punkten.

Die wirtschaftliche Lage nach Corona bleibt anspruchsvoll: Die volatilen Energiepreise sowie die Zukunft des Schienengüterverkehrs beschäftigen uns stark. Der Krieg in der Ukraine führte zu negativen Auswirkungen auf Lieferketten. Dazu kamen inflationsbedingt höhere Preise und Zinsen. Da es im Sommer sehr wenig regnete, mussten wir mehr Strom am Markt kaufen, um unsere Stauseen angesichts einer möglichen Energiemangellage im Frühjahr 2023 zu schonen. Im Güterverkehr haben wir im Herbst mit dem Konzept «Suisse Cargo Logistics» aufgezeigt, wie die Bahn bis 2050 in der Schweiz 60 Prozent mehr Güter transportieren kann. Basis dafür ist der Einzelwagenladungsverkehr, bei dem Züge aus Güterwagen verschiedener Versender und Empfänger gebündelt werden. Dieses für die Schweizer Wirtschaft wichtige Angebot kann jedoch nicht kostendeckend betrieben werden. Im Vergleich zur Strasse sind

die Systemkosten und das Auslastungsrisiko viel höher. Die SBB setzt sich für den Einzelwagenladungsverkehr ein. In den parlamentarischen Beratungen wird es nach der Vernehmlassung um die Frage gehen, ob und wie dieser finanziell gefördert werden soll und somit erhalten werden kann.

Die finanzielle Situation ist angespannt. Mehr Kundinnen und Kunden brachten zwar mehr Erträge, insbesondere im Fernverkehr. Das Jahresergebnis blieb aber negativ. Ohne Verluste bei Infrastruktur Energie und einer Wertberichtigung auf den Anlagen der SBB Cargo AG hätten wir eine schwarze Null erreicht. Jedoch war die Wertberichtigung aufgrund der gedämpften wirtschaftlichen Aussichten sowie der unsicheren künftigen finanziellen Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs notwendig. Positiv wirkten 2022 neben den gestiegenen Fernverkehrserträgen die weiterhin stabile Entwicklung bei Immobilien und die geplanten, konsequent weitergeführten Kostenmassnahmen. Diese waren mit rund 250 Millionen Franken auf Kurs und leisteten einen ersten Beitrag zu den rund sechs Milliarden Franken, die wir bis 2030 sparen werden.

Wenn wir finanziell nach vorne schauen, ist klar: Für eine finanziell gesunde SBB müssen wir einen Gewinn in der Höhe von mehreren hundert Millionen Franken pro Jahr erwirtschaften – nur so können wir die während der Coronakrise weiter gestiegenen Schulden abbauen. Das mit dem Bund überarbeitete Stabilisierungspaket für eine nachhaltige Finanzierung bis 2030 wird helfen, dieses Ziel zu erreichen. In den nächsten Jahren werden unsere Digitalisierungsprogramme zum sogenannten Traffic Management System, zur integrierten Produktionsplanung sowie zur SAP-Nachfolgelösung S/4 SBB wichtige Beiträge leisten, die Produktivität und Effizienz weiter zu steigern.

Die integrierte Bahn und der robuste Betrieb – sicher, pünktlich, zuverlässig – stehen im Zentrum unserer Arbeit. Betrieblich waren wir 2022 gut unterwegs, dank unserer Mitarbeitenden und der integrierten Planung von Bauarbeiten und Bahnbetrieb. Tag und Nacht

waren Unterhaltsarbeiten im Gang, parallel liefen zahlreiche Instandhaltungs- und Ausbauprojekte. Wir konnten die Zuverlässigkeit der Flotte dank Investitionen steigern, was zur insgesamt guten Pünktlichkeit beigetragen hat. Nicht zufrieden sind wir allerdings mit den teilweise tiefen Werten im Tessin, in der Westschweiz und im internationalen Verkehr. Die Pünktlichkeit bei SBB Cargo Schweiz lag leicht über dem Vorjahr. Verbessern müssen wir uns bei der Arbeitssicherheit. Berufs- und Zugunfälle haben 2022 zugenommen, hingegen haben sich weniger Rangierunfälle ereignet. Traurig ist, dass 2022 bei Unfällen fünf Mitarbeitende tödlich verunglückt sind. Dies trifft uns sehr und verpflichtet uns, unsere Sicherheitskultur weiterzuentwickeln. Sofortmassnahmen sind eingeleitet.

Bauarbeiten nehmen in den nächsten Jahren stark zu und werden komplexer. Das fordert uns dort besonders heraus, wo wir heute nicht genügend Reserven im Fahrplan haben, namentlich in der Westschweiz, wo uns zusätzlich die Verzögerungen beim Umbau des Bahnhofes Lausanne zu schaffen machen. Anspruchsvoll ist die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes: Dieses verlangt bis Ende 2023 einen barrierefreien ÖV – auf Schiene und Strasse. Wir haben viel unternommen, unsere Bahnhöfe, Züge und Kundeninformationen hindernisfrei zu machen, sind aber aufgrund hoher Anforderungen und aufwändiger Arbeiten nicht am Ziel. Das bedauern wir. Ende 2023 können drei Viertel aller Reisenden barrierefrei reisen. An sämtlichen Bahnhöfen, wo das noch nicht möglich ist, werden wir Ersatzlösungen anbieten.

Dank des integrierten Bahnsystems erzielen wir Synergien zwischen Personen- und Güterverkehr und Raum- sowie Stadtentwicklung: Wir entwickeln Bahnhöfe mit den kantonalen und kommunalen Behörden zu sicheren, sauberen und komfortablen Verkehrsdrehscheiben weiter, ebenso bahnhofsnahe Areale zu attraktiven und belebten Quartieren, wie beispielsweise im Jahr 2022 den «Parc du Simplon» in Renens.

Gemeinsam mit unseren Führungskräften **übernehmen wir Verantwortung** und sorgen dafür, **dass die SBB eine attraktive und moderne Arbeitgeberin** bleibt. Der Fachkräftemangel stellt auch uns vor grosse Herausforderungen. Die Rekrutierung und Ausbildung neuer Mitarbeitender wird immer wichtiger. Entspannt hat sich die Situation beim Lokpersonal, allerdings gab es in Genf 2022 weiterhin Engpässe.

Wir sind zuversichtlich: Bahnfahren hat Zukunft, der Zug ist DAS klimafreundliche Massentransportmittel. Wir setzen auf erneuerbare Energien, sparen weiter Energie, halbieren unsere Treibhausgasemissionen bis 2030 und tragen damit zu den Pariser Klimazielen bei. Die Bevölkerung in der Schweiz wird weiterwachsen und die Mobilität langfristig stark zunehmen, die Kundenbedürfnisse ändern sich. Die Strategie SBB 2030 weist uns den Weg. Wir planen mehr Direktverbindungen in die Schweizer Tourismusregionen und bieten wo möglich und abhängig vom neuen CO₂-Gesetz mehr Tages- und Nachtzüge im internationalen Verkehr an. Mit der ÖV-Branche entwickeln wir das Jugendsortiment sowie neue Aboformen weiter. Wichtig sind angesichts des anhaltenden Velobooms auch mehr Veloplätze in den Zügen sowie ein für alle bequemer und komfortabler Zugang zur Bahn.

Als Rückgrat der Mobilität wollen wir auch langfristig Menschen und Orte, Städte, Agglomerationen und ländliche Regionen miteinander verbinden. Wir machen uns Gedanken, wie wir die Bahn in der Schweiz und im übrigen Europa ab 2050 leistungsfähiger und flexibler machen können. Damit auf dem bestehenden Netz mehr Züge fahren können, müssen wir das Bahnsystem weiterentwickeln und stärker auf die Raumplanung und andere Verkehrsträger abstimmen. Gemeinsam mit der ÖV-Branche und der Politik werden wir in den nächsten Monaten unsere Überlegungen diskutieren.

Für das Vertrauen und die Unterstützung danken wir herzlich: unseren Mitarbeitenden für ihr tägliches Engagement; unseren Kundinnen und Kunden, dass sie mit uns reisen, bei uns einkaufen und ihre Güter transportieren lassen; Bundesrat und Parlament, Bund und Kantone sowie all unseren Partnern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Herzliche Grüsse



Monika Ribar
Präsidentin des Verwaltungsrates
SBB AG



Vincent Ducrot
CEO SBB AG

Zu den Bildern in diesem Geschäftsbericht:
Mit den Bildern im diesjährigen Bericht
portraitieren wir neu eingetretene Mitarbei-
tende. Sie übernehmen gemeinsam mit
ihren 34 000 Kolleginnen und Kollegen
Verantwortung für eine erfolgreiche SBB.
Willkommen!

Zur Darstellung der Nachhaltigkeitsziele:
Bei jedem Kapitel ist ersichtlich, zu welchen
Nachhaltigkeitszielen der UNO (Sustainable
Development Goals SDG) die SBB beiträgt.
Das Nachhaltigkeitsreporting nach der Global
Reporting Initiative GRI ist im Anhang zu finden.

Zum Weiterlesen:



Einsteigen
bei der SBB



Nachhaltigkeit
bei der SBB



Strategie
SBB 2030

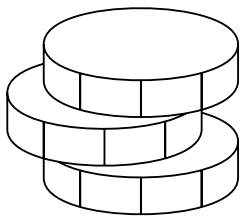


Suisse Cargo
Logistics



Die SBB in Zahlen
und Fakten

Zahlen und Fakten.



Jahresergebnis: -245 Millionen Franken

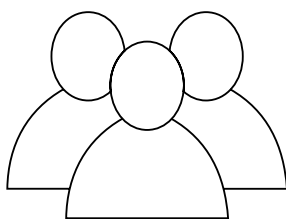
Mehr Kundinnen und Kunden brachten mehr Erträge. Das Jahresergebnis blieb aber deutlich negativ, u.a. aufgrund eines Verlusts bei Infrastruktur Energie und einer Wertberichtigung bei der SBB Cargo AG.

92,5 Prozent

der Züge waren pünktlich. Teilweise tiefe Werte im Tessin, der Westschweiz und im internationalen Verkehr.

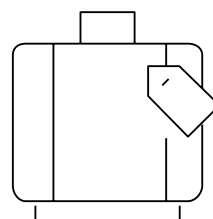
11,38 Milliarden

Franken Schulden, das sind 27,7 Prozent mehr als 2019. SBB spart rund 6 Milliarden Franken bis 2030.



1,16 Millionen Reisende täglich

Erholung nach coronabedingt schwierigem ersten Quartal. Auf das Spitzenjahr 2019 fehlten übers Jahr gesehen lediglich noch 12,5 Prozent.



50 Jahre Interrail

Seit 1972 nutzten 10 Millionen Reisende einen Interrail-Pass – internationale (Nacht-)Züge waren auch 2022 sehr gefragt.

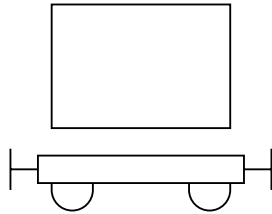
700

Extrazüge in einem Jahr, in dem die Events zurück waren. Wieder mehr Menschen reisten am Wochenende.

78,9 und 78 (von 100)

Kund:innen und Mitarbeitende zufrieden

Erfreuliche Werte in der Kundenzufriedenheit und der Personalmotivation.



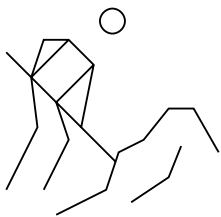
-128 Millionen Franken

Wertberichtigung bei SBB Cargo AG
Wagenladungsverkehr nicht eigenwirtschaftlich.



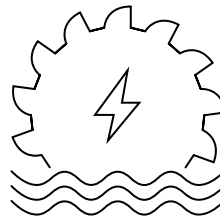
16,1 Prozent

Anteil Frauen im SBB Kader; Tendenz steigend, noch viel zu tun.



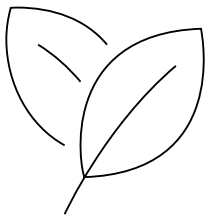
20 000 Baustellen

2022 hat die SBB 3 Milliarden Franken im Schienennetz verbaut. Bauen und Fahren ist eine Herausforderung.



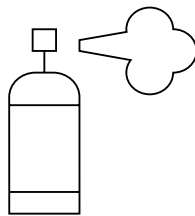
8 Wasserkraftwerke

90 Prozent des Bahnstroms stammen von erneuerbaren Energieträgern. Die Kraftwerke im Eigentum der SBB tragen wesentlich dazu bei.



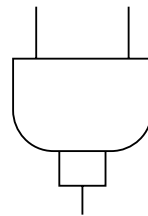
15 100 Tonnen CO₂

So gross ist die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Kerngeschäft gegenüber 2018.



16,2 Prozent

Um so viel wurden die Treibhausgasemissionen gegenüber 2018 abgesenkt. Bis 2030 will die SBB bei 50 Prozent sein.



539 GWh

Dank Energiesparmassnahmen hat die SBB so viel Energie nicht verbraucht. Dies entspricht dem jährlichen Stromverbrauch der Haushalte in Bern und Basel.

Jahreschronik: 2022 auf einen Blick.

10

01

1.1. Start von Transsicura, Tochtergesellschaft von SBB Immobilien für Objektschutz

20.1. SBB Ausbildungszentrum Centre Loewenberg nachhaltig modernisiert



5.4. Start Projekt «Bahnhöfe aufräumen und instand setzen», Pilotbahnhöfe Rapperswil, Luzern und Yverdons-les-Bains

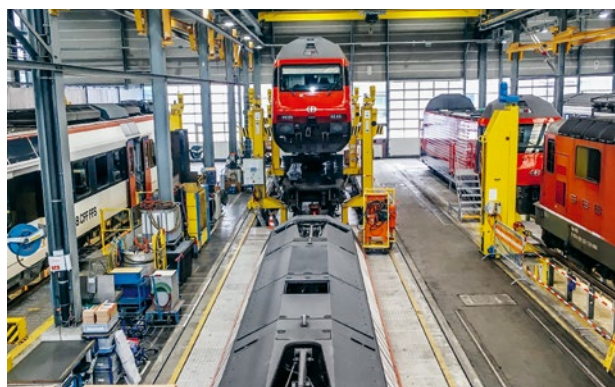
10.6. Neuanfang fürs Werk Yverdon-les-Bains. Schwere Instandhaltung der Personenzüge auch in Zukunft am aktuellen Standort sichergestellt

05

21./22.5. 175 Jahre Schweizer Bahnen: Erstes von fünf Festwochenenden in der Region Nord

24.5. 40 Jahre Taktfahrplan

29.5. Rekordtag der Velosaison mit 3172 Reservationen



03

7.3. Transport von Hilfsgütern durch SBB Cargo nach Polen und Gratis-ÖV für Flüchtende aus Ukraine (21.3. bis 31.5.)



15.6. Sieben weitere Giruno für mehr Verbindungen nach Deutschland ab 2025 bestellt

16.6. SBB Reisezentrum nach neuem Konzept am Flughafen Zürich eröffnet

16.6.–28.8. Sommer-Baustellen-Fahrplan im Tessin aufgrund zahlreicher Arbeiten an Bahninfrastruktur

04

1.4. Ende der Maskenpflicht im Öffentlichen Verkehr

06

1.6. Neues Lohnsystem für Mitarbeitende SBB und SBB Cargo mit Gesamtarbeitsverträgen tritt in Kraft

07

1.7. FV-Dosto: Zuverlässigkeit und Komfort statt schnelles Fahren in Kurven mit Wankkompensation

15.7. SBB Cargo erneuert Flotte und mietet 35 neue Vectron-Lokomotiven

08

26.8. Einweihung «Quartier des Halles», Morges

09

5.9. Die meisten Stellen werden neu ab einem 60-Prozent-Pensum ausgeschrieben

5.9. SBB Cargo und Schweizerische Post testen erfolgreich innovativen Pendelzug



6.9. Die SBB investiert 70 Millionen Franken in Erneuerung des Werks Biel

8.9. Rösslimatt Luzern: Grundstein für neues Quartier direkt beim Bahnhof gelegt

9.9. Einweihung des Pumpspeicherwerks Nant de Drance VS nach 14-jähriger Bauzeit



12.9. Neuer Stadttunnel: Inbetriebnahme «Entflechtung Wylerfeld» in Bern-Wankdorf

25.9. Keine Entwicklung der Neugasse: Zürcherinnen und Zürcher nehmen Initiative «Eine Europaallee genügt» an

10

5.10. «Suisse Cargo Logistics»: Neue Basis für effiziente, automatisierte und nachhaltige Logistik in der Schweiz vorgestellt

10.10. SBB Mobile gewinnt «Best of Swiss Apps Awards»: Neue Version von SBB Mobile steht zum Download bereit

20.10. SBB reduziert im Hinblick auf drohende Energiemangellage z.B. Temperatur in Zügen um bis zu zwei Grad

11

1.11. Seit 100 Jahren versorgt Wasserkraftwerk Amsteg Schweizer Zugnetz mit Strom

2.11. Genève-Eaux-Vives mit «Prix Flux» für erneuerten Umsteigeknoten ausgezeichnet

14.11. Letzi-Turm Zürich geht in Betrieb

30.11. Eröffnung WC-Anlage nach neuem Konzept im Bahnhof Genf Cornavin nach Testbetrieb in Olten, Schaffhausen, Regensdorf und Uster

12

1.12. Eröffnung Markthalle Bahnhof Luzern mit regionalen Produkten

10.12. Mit Genf-Flughafen geht fünfter modernisierter Bahnhof in der Westschweiz in Betrieb

11.12. Fahrplanwechsel: Neue Direktverbindungen in Schweizer Tourismusregionen – z.B. von der Ostschweiz und Zürich ins Berner Oberland und der Westschweiz nach Graubünden. Neuer Nachtzug über Leipzig und Dresden nach Prag





Quintina Panissidi, in Ausbildung zur Zugverkehrsleiterin. Quintina ist Quereinsteigerin und hat bisher in der Reinigung gearbeitet.

Für unsere Kundinnen und Kunden.

Im Jahr 2022 waren wieder deutlich mehr Menschen mit dem Zug unterwegs. Ab dem zweiten Quartal 2022 erholte sich die Nachfrage mit Aufhebung der behördlichen Coronamassnahmen spürbar, blieb aber unter dem Niveau von 2019. Rekorde gab es 2022 bei der Anzahl verkaufter Halbtax-Abonnemente und Interrail-Pässe, den Events und den Veloreisenden. Die SBB rechnet mit weiter steigender Nachfrage und entwickelt ihr Angebot und ihre Services laufend weiter.

Bei SBB Cargo Schweiz blieb die Situation anspruchsvoll: Die Verkehrsleistung ist gesunken. Doch die Güterverkehrskunden waren trotz schwierigen Umfeldes deutlich zufriedener als noch im Vorjahr.

Kennzahlen/Fakten

+38,3% **1000**

Personenkilometer
(gegenüber 2021)

Veranstaltungen im
Event-Jahr

Unterstützte Sustainable Development Goals



Die Kundinnen und Kunden sind 2022 zurückgekehrt.

Ab dem zweiten Quartal 2022 erholte sich die Nachfrage mit Aufhebung der behördlichen Coronamassnahmen spürbar. Insgesamt waren 2022 täglich 1,16 Millionen Passagiere unterwegs. Der Verkehr am Wochenende nahm dabei erneut stärker zu als der Verkehr unter der Woche. Viele Pendlerinnen und Pendler arbeiteten auch noch 2022 von zuhause aus. Bezogen auf das gesamte Jahr blieb die Verkehrsleistung im Fernverkehr (-13,7%) und im Regionalverkehr (-8,3%) weiter unter dem Vor-Corona-Niveau 2019. Die Nachfrageentwicklung wurde auch durch Kampagnen wie dem Schnupper-GA, der sogenannten Friends-Tageskarte oder dem Mitfahrbillett positiv beeinflusst. Die Erreichung der Nachfrage auf Vor-Corona-Niveau wird aufgrund des Trends bzw. der Förderung neuer Arbeitsformen herausfordernd bleiben.

Die Frequenzen an den Bahnhöfen erholten sich 2022 ebenfalls spürbar (+25,9% gegenüber 2021), lagen jedoch noch -12,4 Prozent unter 2019.

Verkehrsleistung SBB Cargo Schweiz ist gesunken: Gegenüber dem Vorjahr reduzierte sich die Verkehrsleistung um -256 Millionen Nettotonnenkilometer (-4,9%), insbesondere aufgrund von Verkehrsverlusten.

Event-Jahr mit 700 Extrazügen.

Der Event-Verkehr im Inland hat deutlich zugenommen. Nach zwei coronabedingt ruhigen Jahren fanden 2022 wieder rund 1000 Anlässe statt: fünf Festwochenenden zum 175-Jahr-Jubiläum Schweizer Bahnen, das eidgenössische Schwing- und Älplerfest, die Berufsmeisterschaften SwissSkills, Stadionkonzerte, Open Airs, Sportanlässe, dazu das Pfadi-Bundeslager. Die SBB hat dafür 700 Extrazüge eingesetzt. Auch an Ostern, Auffahrt und Pfingsten verkehrten zahlreiche Zusatzzüge, um dem erhöhten Reiseaufkommen zwischen der Deutschschweiz und dem Süden gerecht zu werden.

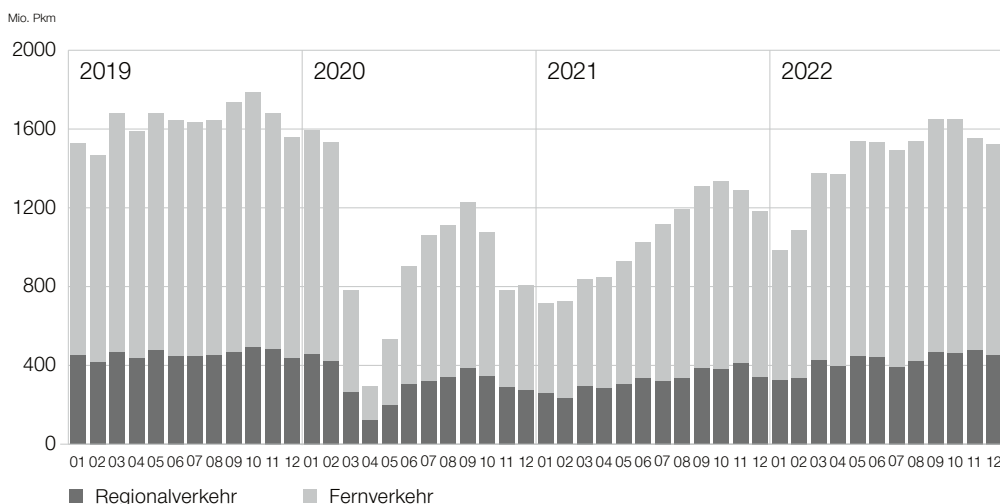
Kundinnen und Kunden sind zufrieden.

Die Kundenzufriedenheit erreichte 2022 das Vorjahresniveau. Während sich die Bewertung bei SBB Cargo gegenüber dem Vorjahr um 3,8 auf 69,8 Punkte deutlich verbesserte, sanken die Werte für die Privatkunden um 0,6 auf 80,5 Punkte.

Der Rückgang bei der **Kundenzufriedenheit Privatkunden** ist insbesondere auf die nach Corona ab dem zweiten Quartal wieder gestiegenen Passagierfrequenzen zurückzuführen, die sich insbesondere im Rückgang der Zufrie-

Nachfrage bei der SBB.

Entwicklung der monatlichen Personenkilometer



Monatliche Personenkilometer (Pkm) = Summe der von allen Reisenden in einem Monat zurückgelegten Kilometer

denheit beim Platzangebot (-6,9 Punkte), bei der Sauberkeit im Zug (-3,0 Punkte), der Ausstattung des Zuges (-2,8 Punkte) und dem Preis-Leistungs-Verhältnis (-1,7 Punkte) manifestierten. Auch 2022 waren regionale Unterschiede zu beobachten: Verbessert hat sich die Situation in der Region West, während die Zufriedenheit in der Region Süd eingebrochen ist.

Am **Bahnhof** verbesserte sich die Kundenzufriedenheit bei der Sauberkeit (+0,4 Punkte) und Sicherheit (+0,9 Punkte), die Zufriedenheit mit der Wegweisung nahm ab (-1,0 Punkt). Die **Kundenzufriedenheit von Cargo Schweiz** hat sich erheblich verbessert, sie konnte um 3,8 Punkte gesteigert werden. Der zentrale Grund für die Erhöhung ist, dass die Kunden eine intensivere Betreuung zum Beispiel im Kundenservice, Angebotsprozess oder Verkauf wahrnehmen. Weiter konnten die Kundeninformationen bei Abweichungen und Störungen professionalisiert und das aktive Management von Rechnungsbeschwerden verbessert werden. Die Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis konnte trotz angespannten Preisniveaus erhöht werden. Noch Optimierungspotenzial gibt es bei der Information bei Planabweichungen sowie bei der Flexibilität.

SBB entwickelt Angebot kundenorientiert weiter.

Auch 2022 konnte das Angebot ausgebaut werden. Auf der Gotthard-Achse gibt es zusätzliche Züge am Wochenende, insbesondere in den Sommermonaten – am Freitag von Norden Richtung Süden und am Sonntag in umgekehrter Richtung. Neue Direktverbindungen sorgen für angenehmere Reisen in diverse Tourismusregionen, etwa von der Ostschweiz und Zürich nach Interlaken oder von Genf und Lausanne nach Chur. Zudem kommen Reisende dank eines neuen Nachtzugs über Leipzig und Dresden nach Prag, das Platzangebot in weiteren Nachtzügen wird sukzessive ausgebaut, und zwischen Zürich und Stuttgart verkehren mehr direkte Züge.

Die SBB will das Angebot auf Basis ihrer Strategie 2030 noch stärker an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden anpassen und den Fahrplan flexibler gestalten. Ein konkretes und beliebtes Beispiel dafür: der VosAlpes-Express, mit dem Skifahrerinnen und Skifahrer seit dem 15. Januar 2022 an Winterwochenenden aus der Region Freiburg direkt nach Verbier fahren. Bereits seit drei Jahren verkehrt der Verbier-Express ebenfalls an Wochenenden im Winter von Genf bis in den Unterwalliser Skiort. Für

Drei Fragen an Quintina

Warum hast du dich für die SBB als Arbeitgeberin entschieden? Die SBB ist für mich einer der sichersten und sozialsten Arbeitgebenden, und das ist für mich wichtig.

Hast du bisher etwas Überraschendes erlebt? Die «Bähnler» sind schon eine Gruppierung für sich. Wenn man drin ist, fühlt es sich an wie ein langer Personenzug mit über 30 000 Gästen aus aller Welt und alle fahren gemeinsam ans Ziel.

Was ist dir wichtig in der Zusammenarbeit? Egal wie unterschiedlich die Mitarbeitenden sind: Man sollte ein Ziel vor Augen haben und kann so auch mit jenen arbeiten, welche man nicht so mag.

diese Züge werden Sparbillette mit einem Rabatt von bis zu 70 Prozent angeboten. Wo möglich und abhängig vom neuen CO₂-Gesetz bietet die SBB künftig auch mehr Tages- und Nachtzüge im internationalen Verkehr an. Die Kundeninformation ist ein wichtiges Element für den einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr. Durch die zunehmende Digitalisierung sind die Erwartungen der Kundinnen und Kunden gestiegen, besonders bei der Echtzeitinformation im Störfall. Darum baut die SBB in Zusammenarbeit mit der gesamten Transportbranche und den Behörden die Kundeninformation aus. Das Ziel: Kundinnen und Kunden eine national standardisierte, schnelle und konsistente Information anzubieten. Im internationalen Verkehr sieht die SBB bei der Pünktlichkeit und dem internationalen Ticketing Nachholbedarf.

Veloboom – 500 zusätzliche Veloplätze werden geschaffen.

Zum fünften Mal in Folge hat 2022 die Zahl der Reisenden mit Velos in Zügen zugenommen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 14 Prozent mehr Velo-Pässe verkauft. Bei den Reservationen betrug der Anstieg drei Prozent, bei den Velo-Tageskarten zwei Prozent, wobei von Januar bis Oktober 405 000 Velo-Tageskarten verkauft wurden. Die SBB rechnet mit einer weiterhin steigenden Nachfrage. Sie hat 2022 insgesamt 900 neue Veloparkplätze geschaffen und 1100 Plätze saniert – unter anderem in Frauenfeld, Biel, Fribourg, Lugano und Mendrisio. Zudem wird sie dank Anpassungen an ihren Zügen in den nächsten Jahren rund 500 zusätzliche Veloplätze schaffen.

Gute Mobilfunkverbindungen bringen nutzbare Zeit.

Die SBB und die Schweizer Mobilfunkanbieter arbeiten weiterhin an einem reaktionsschnellen, lückenlosen und sicheren Mobilfunknetz – im Zug, am Bahnhof und entlang der Strecken. In der Schweiz surfen Kundinnen und Kunden kostenlos mit SBB Free WiFi an 80 Bahnhöfen und mit FreeSurf in den Fernverkehrszügen, in den internationalen Zügen gibt es zusätzlich WiFi und Unterhaltung. Die SBB macht den Bahnfunk bis Mitte der 2030er-Jahre fit

für die nachhaltige und effiziente Bahn der Zukunft. Neueste Mobilfunktechnologien sind energieeffizient und machen die Bahn attraktiver. Die Reisezeit soll nutzbare Zeit sein – sei es zum Arbeiten oder zur Unterhaltung.

Wieder Anstieg bei GA, Rekord bei Halbtax-Abos.

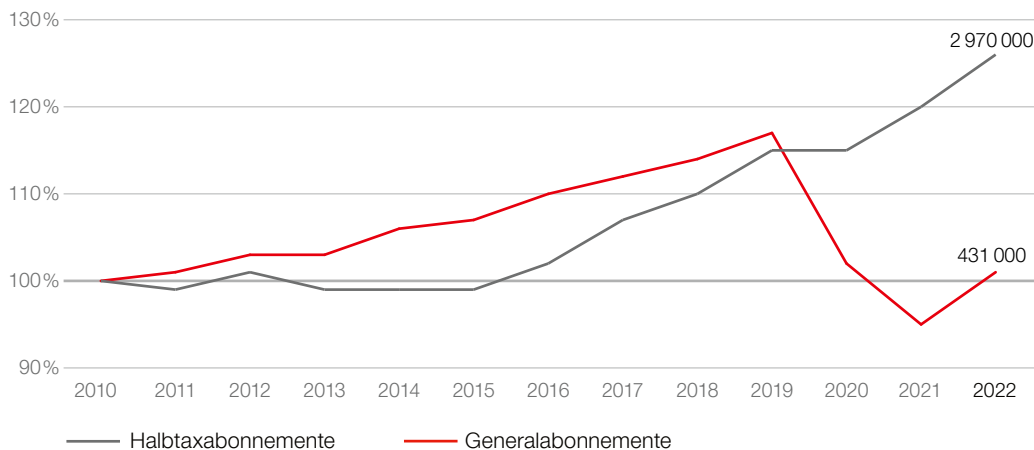
Die Zahl der Generalabonnemente stieg wieder: 431 000 GA waren per Ende 2022 im Umlauf (+6,0% gegenüber Vorjahr, aber mit –13,8% immer noch deutlich unter dem Niveau von 2019). Bei den Halbtaxabonnementen sind rund 2,97 Millionen Stück im Umlauf. Mit 4,9 Prozent mehr als im 2021 und 9,1 Prozent mehr als 2019 befindet sich die Anzahl Halbtaxabonnemente damit auf einem neuen Höchststand.

Nur noch rund fünf Prozent der Billette am Schalter gekauft.

Immer mehr Kundinnen nutzen für den Ticketkauf die digitalen Kanäle auf sbb.ch und SBB Mobile. Die Selbstbedienungsquote beim Billettverkauf bewegte sich auf dem Niveau des Vorjahres. Im Berichtsjahr hat die SBB 164,9 Millionen Billette (+39,7% gegenüber 2021) verkauft, davon 94,5 Prozent via Selbstbedienung (Online,

Entwicklung der Halbtax- und Generalabonnemente.

Indexierte Angabe, Basisjahr 2010



Das automatische Ticketing EasyRide wird immer beliebter.

Mobile, Automat). Die Coronapandemie hat die Nutzung der digitalen Kanäle weiter beschleunigt, besonders in kleinen Reisezentren nahm die Anzahl der Kundinnen und Kunden weiter ab. Allgemein wird in den Reisezentren die Beratung der Kundinnen und Kunden immer wichtiger. Im SBB Contact Center kümmern sich zudem über 300 Mitarbeitende der SBB täglich rund um die Uhr um die Anliegen der Kundinnen und Kunden und unterstützen diese u.a. beim Billett- oder Abokauf.

SBB Mobile überarbeitet.

SBB Mobile ist seit der letzten Überarbeitung im Jahr 2016 stark gewachsen und ist mittlerweile eine der meistgenutzten Apps in der Schweiz und der absatzstärkste Vertriebskanal der SBB. Die neue Version von SBB Mobile steht seit Oktober zum Download zur Verfügung. Das automatische Ticketing EasyRide wird immer beliebter. Im Sommer 2022 wurden erstmals pro Monat rund 1 Million Billette verkauft. Dieser Wert steigt seither laufend, mittlerweile sind es bereits 1,5 Millionen Billette pro Monat.

Die SBB investierte 2022 auch in die Barrierefreiheit ihrer digitalen Kanäle. Die App SBB Inclusive, mit der sich Menschen mit einer Beeinträchtigung relevante und ortsbezogene Fahrplaninformationen ausgeben lassen können, wird stetig weiterentwickelt. Als erste Mobile App wurde

sie zertifiziert und hat das Label der Stiftung «Zugang für alle» erhalten.

Zum sechsten Mal in Folge stabile ÖV-Preise.

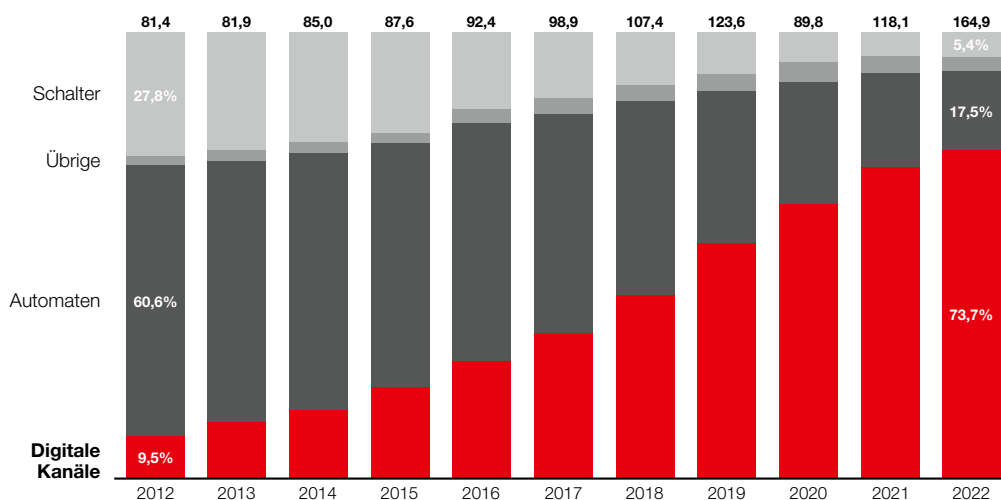
Auch Ende 2022 gab es im Öffentlichen Verkehr keine Preiserhöhung – trotz schwierigen Umfeldes lag der Fokus darauf, Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen, auch mit attraktiven Angeboten. So ist der Swiss Travel Pass bis zu 21 Prozent günstiger geworden. Das Halbtax gibt es für Jugendliche bis 25 Jahre seit Ende 2019 bereits ab 100 Franken. Die Sparwelt wurde mit den sehr beliebten Spartageskarten ab 29 Franken und dem Sparklassenwechsel ergänzt.

Neues Guthaben-Abonnement, neue Regelung bei Reservationen

Die ÖV-Branche hat entschieden, ein Guthaben-Abonnement nach dem Vorbild des seit Ende 2021 in einem Markttest erprobten «ÖV-Guthabens» einzuführen. Die Idee: Man erwirbt ein bestimmtes Guthaben zu einem rabattierten Preis. Anschliessend kann dieses Guthaben während zwölf Monaten beim Kauf von persönlichen Einzelfahrausweisen zur Bezahlung genutzt werden. In den

Trend zu digitalen Billetten ungebrochen.

Absatz nach Verkaufskanälen prozentual und in Millionen Stück



Übrige: Automatische Abonnementsverlängerung, Partnervertrieb und Rail Service

Langfristig rechnet die SBB dank ihres Klimavorteils und der Bevölkerungszunahme mit stark wachsender Nachfrage.

18

nächsten Monaten werden die Details des definitiven Angebots (inkl. Name und Einführungszeitpunkt) ausgearbeitet. Ebenfalls bereits beschlossen ist eine neue Regelung bei Reservationen nach dem Prinzip «Eine Reise, eine Gebühr». Dies bedeutet, dass bei einer Sitzplatzreservation nur einmal eine Gebühr bezahlt werden muss, unabhängig davon, wie viele Umstiege die Reise beinhaltet.

Erfolgreiche und enge Zusammenarbeit der Bahnen wird weitergeführt.

Im Fernverkehr konnten Ende 2022 die Weichen für die Zukunft gestellt werden. Das heutige Kooperationsmodell ist erfolgreich und nach dem Willen des Bundesrates auch in der nächsten Konzessionsperiode 2029 bis 2039 weiterzuführen. Vertreterinnen und Vertreter der SBB, BLS und SOB haben unter Mitwirkung des UVEK eine Basisvereinbarung erarbeitet und unterzeichnet. Unter der Fernverkehrskonzession der SBB werden die Kooperationspartner auch künftig einzelne Linien betreiben.

SBB Cargo Schweiz: massgeschneiderte Lösungen für Kunden.

Der Bedarf der Güterverkehrskunden bezüglich Flexibilität, Geschwindigkeit und Digitalisierung nimmt stetig zu. Das heisst für SBB Cargo: Um die Kundenbedürfnisse auch in Zukunft befriedigen zu können, muss sie den Kunden massgeschneiderte Lösungen anbieten. So hat SBB Cargo zusammen mit der Schweizerischen Post einen innovativen Pendelzug getestet. Das Projekt hat zum Ziel, mehr Mengen auf die Schiene zu verlagern. Dadurch kann der Pendelzug einen wichtigen Beitrag an die Energie- und Klimaziele der Schweiz leisten.

Ein weiteres Beispiel für individuelle Lösungen ist Fenaco: Die Agrargenossenschaft benötigt flexible, kurzfristige Transporte während der Getreideernte. Für SBB Cargo ist es eine grosse Herausforderung, ländliche Bedienpunkte rentabel zu betreiben. Die Lösung ist ein ausgeklügeltes, dynamisches Agrarkonzept mit gebündelten Verkehren. Gerade in den landwirtschaftlichen Gebieten der Schweiz, die kein ständiges Bahnangebot aufweisen, kann damit innerhalb weniger Arbeitstage ein Verkehrsangebot entwickelt und gebucht werden. Fenaco ist eine der ersten Kundinnen, die das neue digitale Buchungssystem von SBB Cargo nutzen.

Die Kunden vertrauen SBB Cargo: 2022 konnte SBB Cargo erneut wichtige Vertragsverlängerungen abschliessen und Ausschreibungen gewinnen.

Automatisierung im Güterverkehr schreitet voran.

Die Automatisierung und Digitalisierung macht den Schienengüterverkehr flexibler, effizienter, ökonomischer und noch sicherer. 2022 gab es wichtige Fortschritte: Zum einen hat SBB Cargo Schweiz unter der Ägide des Bundesamts für Verkehr (BAV) zusammen mit Partnern ein Pilotprojekt lanciert zur digitalen Datenverbindung. Dabei werden verschiedene Zugfunktionen getestet, die auf der digitalen Datenverbindung basieren. Zum anderen hat SBB Cargo auf europäischer Ebene aktiv mitgearbeitet, um die Digitale Automatische Kupplung (DAK) unter realen Betriebsbedingungen zu erproben. In Zukunft sollen die Güterwagen in Europa mit einer einheitlichen Kupplung ausgerüstet werden. SBB Cargo nimmt bei der automatischen Kupplung eine Pionierrolle ein: Mittlerweile ist diese seit drei Jahren erfolgreich im Netz des kombinierten Binnenverkehrs im Einsatz. Die automatische Bremsprobe ist ebenfalls weit fortgeschritten: Das System funktioniert – 2023 geht es in einem letzten Schritt um die Zulassung durch das BAV.

Auch die Digitalisierung macht grosse Schritte: SBB Cargo stellte ihre Ganzzugskunden 2022 auf ein modernes, vereinfachtes Buchungsportal um. Bis Sommer 2023 folgen auch die Kunden im Wagenladungsverkehr.

SBB blickt zuversichtlich in die Zukunft.

Langfristig rechnet die SBB dank ihres Klimavorteils und der Bevölkerungszunahme mit stark wachsender Nachfrage. Mit einfachen Lösungen, Mobilität von Tür zu Tür und einer starken Bahn im Zentrum will sie möglichst viele zum Einsteigen bewegen – und dadurch den Anteil am Modalsplit kontinuierlich ausbauen und nachhaltige Mobilität fördern.

Güterverkehrskunden sollen bis 2050 in der Schweiz 60 Prozent mehr Güter mit der Bahn transportieren können – dank Suisse Cargo Logistics. Für den Personenverkehr hat der Bund in der «Perspektive Bahn 2050» seine Vision zur Zukunft der Bahn kommuniziert. Die SBB macht sich ergänzend dazu aus Kundensicht Überlegungen, wel-

Drei Fragen an Srdan

Warum hast du dich für die SBB als Arbeitgeberin entschieden?

Beim grössten Transportunternehmen der Schweiz verspreche ich mir ein spannendes und vielfältiges Arbeitsumfeld. Im Hinblick auf die Zunahme von Cyberrisiken möchte ich meinen Anteil zur Sicherheit beitragen. Auch die Vielfalt der Mitarbeitenden hat mich sehr angesprochen.

Was würdest du tun, wenn du einen Tag CEO wärst?

Ich würde versuchen, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Mitarbeitende für die Themen zuständig sind, in denen sie besonders gut sind und gerne arbeiten.

Was ist dir besonders wichtig in der Zusammenarbeit?

Der Teamgeist ist mir sehr wichtig. Die Stärken und Schwächen jedes Teammitglieds müssen akzeptiert werden, damit eine gute Zusammenarbeit möglich ist.



Srdan Cvejc, Senior Cyber Security Consultant. Srdan zieht für seine neue Stelle aus Liebe zu Land und Leuten mit der ganzen Familie von Deutschland in die Schweiz.

chen Beitrag der ÖV und darin das System Bahn im Verbund mit anderen Verkehrsträgern in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts leisten kann. Die Bahn kann ihre Stärken als raumeffizientes und klimaschonendes Transportmittel vor allem auf den langen Distanzen und bei der Anbindung an Europa einsetzen. Hier kann die Bahn mit

gezielten Ausbauten, aber vor allem mit Technik und Digitalisierung die Effizienz weiter steigern. Indem die einzelnen Verkehrsträger gemäss ihren Stärken geplant, eingesetzt und intelligent miteinander verknüpft werden, können attraktive Angebote für die Kundschaft und die Regionen entwickelt werden.



Mayra Tuxi Scherrer, Bauführerin.
Ihr Mann wurde beim Fitnessboxen von
einer Talent Partnerin der SBB angesprochen.

Für eine robuste Bahn.

Eine sichere, pünktliche und zuverlässige Bahn war auch 2022 zentral. Die Pünktlichkeit war insgesamt sehr gut, vor allem im Tessin und in der Westschweiz ist die Situation jedoch nicht zufriedenstellend. Die Investitionen ins Rollmaterial haben sich auszahlt, die Zuverlässigkeit der Züge war gut. Zu schaffen machte der SBB die Trockenheit im Sommer und die volatilen Energiepreise. Das Schweizer Schienennetz ist und bleibt eine Baustelle – für pünktliche Züge braucht es mehr Fahrzeitreserven im Fahrplan, speziell in der Westschweiz. Verbessern muss sich die SBB bei der Arbeitssicherheit.

Kennzahlen/Fakten

98,7%

der Kundinnen und Kunden erreichten pünktlich Anschluss

20 000

Baustellen

Unterstützte Sustainable Development Goals



Gute Pünktlichkeit – regionale Unterschiede.

Die Kunden- und Zugspünktlichkeit entwickelten sich insgesamt gut. 92,5 Prozent der Züge im Personenverkehr waren pünktlich. Die Anschlusspünktlichkeit sank 2022 gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Prozentpunkte. Die regionalen Zugspünktlichkeiten verbesserten sich gegenüber dem Vorjahr alle, ausser die der Region Süd. Diese war geprägt von einer schlechten Rollmaterialverfügbarkeit und Verspätungen aus Italien, wobei sich diese Faktoren ab September allmählich verbesserten. Zudem half das milde Wetter im Herbst und Winter. Die Region West schloss besser ab als 2021, das Bedürfnis nach einem robusteren Fahrplan war aber das ganze Jahr deutlich erkennbar. Die SBB hat mit dem Bundesamt für Verkehr und den Kantonen die Basis für einen neuen Fahrplan in der Romandie ausgearbeitet. Die Umsetzung erfolgt ab dem Fahrplan 2025 und garantiert dank mehr Reserven im Fahrplan ein zuverlässigeres Angebot für die Reisenden: Die Pünktlichkeit der Züge wird erhöht, Anschlüsse werden verbessert, ein reibungsloser Ablauf der Bauarbeiten wird ermöglicht.

Die **Sendungspünktlichkeit bei SBB Cargo Schweiz** lag 2022 bei 91,5 Prozent und konnte im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte gesteigert werden. Dies ist eine wichtige Verbesserung, aber noch nicht zufrieden-

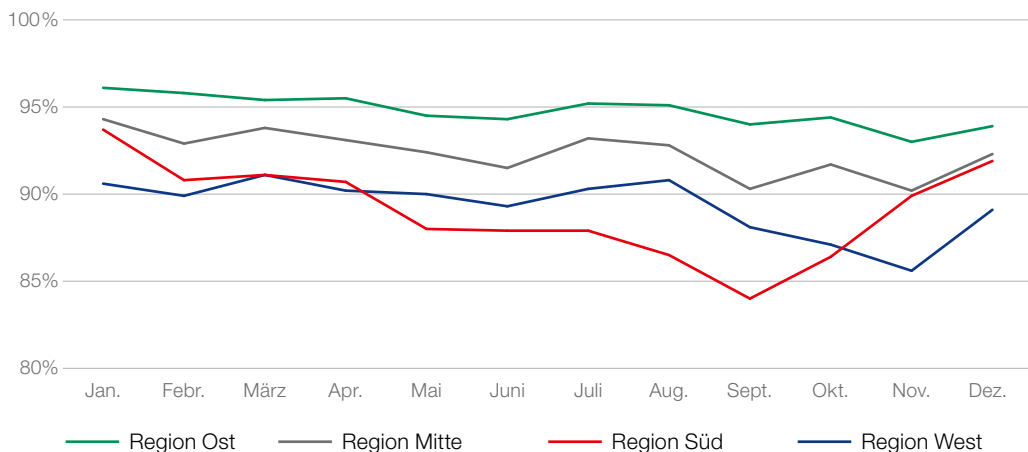
stellend. Negativ auf die Pünktlichkeit ausgewirkt haben sich Baustellen, Personalengpässe, die Rheintalsperre sowie Qualitätsprobleme bei anderen europäischen Bahnen. Früchte getragen haben dagegen verschiedene Anstrengungen, um den robusten Betrieb zu stärken, wie schnellere Problemlösungen und eine engere Kundenbegleitung im Ereignisfall.

Bei der Arbeitssicherheit besser werden.

Der Zug ist ein sehr sicheres Verkehrsmittel. Ein besonderes Augenmerk gilt aber – trotz sinkendem Trend in den vergangenen zwei Jahrzehnten – den Berufsunfällen und Zugunfällen, die 2022 zugenommen haben. Hingegen haben sich weniger Rangierunfälle ereignet als im Vorjahr. Traurig ist, dass 2022 bei Unfällen fünf Mitarbeitende tödlich verunglückten, davon zwei Mitarbeitende von Drittunternehmen. Zudem wurden drei Mitarbeitende der SBB und fünf von Drittunternehmen schwer verletzt. Die Unfälle treffen die gesamte SBB sehr. Wie üblich werden die einzelnen Unfälle genau untersucht. Zusätzlich wurde eine externe Zweitmeinung beauftragt, um systematische Herausforderungen oder «blinde Flecken» bezüglich Sicherheitsstrategie und/oder -kultur zu detektieren. Die Ergebnisse werden bis ca. im zweiten Quartal 2023 vorliegen.

Regionale Zugspünktlichkeit 2022.

Prozentualer Anteil aller pünktlichen Züge (kommerzieller Fahrplan)



Mit neun Zugunfällen ist das Resultat schlechter als im Vorjahr. Auch hier wurden geeignete Massnahmen zu Mensch, Technik und Organisation eingeleitet: zum Beispiel das divisionsübergreifende Förderungsprogramm «Safety Leadership», die Unterstützung der operativen Sicherheit mit Daten und Technik sowie das weitere Vorantreiben der unternehmensweiten Sicherheitskampagne «No Risk».

Mehr Cyberangriffe – Mitarbeitende sensibilisieren.

Zur Sicherheit gehört auch Informationssicherheit beziehungsweise Cyber Security. Die SBB schützt sich mit Technik gegen Cyberangriffe, doch das reicht nicht. Ein entscheidender Faktor ist der Mensch. Informationssicherheit und damit auch die Betriebssicherheit funktionieren nicht ohne Eigenverantwortung und Aufmerksamkeit aller Mitarbeitenden. Deshalb hat die SBB auch 2022 gezielte Sensibilisierungsmassnahmen umgesetzt, wie Schulungen oder die Integration in die bestehende Arbeitssicherheitskampagne «No Risk». Dies zahlte sich aus: Die SBB schloss 2022 erfolgreich die erste ISO-27001-Rezertifizierung für ihr «Informationssicherheits Management Systems» (ISMS) im Bereich SBB Informatik für digitale Lösungen und Geschäftsanwendungen ab.

Transformationsprogramme vereinfachen Arbeitsalltag und senken Kosten.

Die Mobilität verändert sich – Kundinnen und Kunden erwarten Flexibilität. Gleichzeitig steigt der Kostendruck. Vor diesem Hintergrund investiert die SBB in die Digitalisierungsprogramme «Traffic Management System» (TMS), «Integrierte Produktionsplanung» (IPP) und «S/4 SBB». Diese Systeme vereinheitlichen die heutigen teilweise aufwändigen und händischen Prozesse und reduzieren Systembrüche. Die Transformationsprogramme vereinfachen und verändern den Arbeitsalltag vieler SBB Mitarbeitenden. Mit dem Programm Building Information Modelling BIM@SBB digitalisiert die SBB das Planen, Bauen und Betreiben von Gebäuden und Anlagen. Parallel zur Entwicklung von BIM werden ca. 50 Bauprojekte in der Anwendung der BIM-Methode unterstützt und begleitet. Im November 2022 wurde mit dem Letzi Turm das erste BIM-Projekt fertiggestellt.

Drei Fragen an Mayra

Warum hast du dich für die SBB als Arbeitgeberin entschieden? Seit Beginn meiner Karriere arbeite ich im Bahnbereich, z.B. auf der Baustelle für die Metro in Rio de Janeiro. Bei der SBB kann ich mein Wissen vertiefen und habe die Möglichkeit, verschiedene Bereiche und den Bahnbetrieb noch besser kennenzulernen.

Wenn du einen Tag CEO wärst, was würdest du tun?

Mein Ziel wäre es, transparent zu arbeiten, den Erfolg der SBB im Fokus zu haben und immer nach Lösungen und Verbesserungen für Probleme zu suchen.

Was ist dir besonders wichtig in der Zusammenarbeit?

Respekt, Hilfsbereitschaft, Motivation und Flexibilität sind für mich sehr wichtig.

SBB gewinnt den Schweizer Energiepreis Watt d'Or.

Mit zunehmendem Verkehr, dem Taktfahrplan und immer leistungsfähigeren Zügen nehmen die kurzzeitigen Energiespitzen zu. Damit die SBB Investitionen in neue Anlagen reduzieren kann, werden diese Lastspitzen vollautomatisch geschnitten: Die Zug- und Weichenheizungen werden für kurze Zeit abgeschaltet. Diese Schaltungen haben keinen Einfluss auf die Kunden oder die Verfügbarkeit. Für die Realisierung des intelligenten Stromnetzes hat die SBB im Jahr 2022 den Schweizer Energiepreis Watt d'Or 2022 in der Kategorie Energietechnologien gewonnen.

Die SBB setzt ihre neue Instandhaltungsstrategie kontinuierlich bei weiteren Flotten um.

24

SBB spürt Auswirkungen von Krieg und Klimawandel, Bahnstrompreis erhöht.

Die Minderproduktion der französischen Kernkraftwerke, der Krieg in der Ukraine sowie der sehr trockene Sommer verursachten eine extreme Marktsituation im Energieumfeld. Um die finanziellen Effekte in den Jahren 2023 und 2024 abzufedern, hat die SBB beim Bundesamt für Verkehr eine Erhöhung des Bahnstrompreises beantragt. Per 1. Januar 2023 konnte die SBB den Bahnstrompreis von 10,5 auf 13,5 Rappen pro Kilowattstunde erhöhen. Damit können die für das Jahr 2023 erwarteten höheren Kosten für die Bahnstromversorgung voraussichtlich gedeckt werden.

Massnahmen gegen drohende Energiemangellage getroffen.

Die SBB hat angesichts der drohenden Energiemangellage konkrete Massnahmen ergriffen. Gemeinsam mit dem Bund und der Branche hat sie Szenarien für den ÖV und konkrete Vorbereitungsmaßnahmen für eine akute Mangellage ausgearbeitet. Zur Entlastung der Energieversorgung beleuchtet die SBB beispielsweise ihre Gebäude weniger, hat das Warmwasser in Büros abgedreht und einzelne Anlagen von Gas auf Öl umgestellt. Damit spart sie Strom und 15 Prozent ihres Gasverbrauchs ein. Zudem wurde, um einer möglichen Energiemangellage im Frühjahr 2023 vorzubeugen, Wasser in den Stauseen zurückbehalten.

Zuverlässigkeit des Rollmaterials gesteigert.

Die Zuverlässigkeit des Rollmaterials konnte im 2022 weiter gesteigert werden. Insbesondere die neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge (FV-Dosto) und Giruno trugen wesentlich dazu bei. Beim Regionalverkehr war die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit im Tessin und in der Westschweiz nicht zufriedenstellend. Vor allem das grenzüberschreitende TILO-Rollmaterial bleibt trotz engster Abstimmung mit der Industrie eine Herausforderung. Verbesserungen werden 2023 erwartet.

Neue und modernisierte Züge und flexiblere Unterhaltskonzepte.

Im Juni 2022 hat die SBB sieben weitere Giruno bei Stadler für den Verkehr mit Deutschland bestellt. Bereits 2021 löste die SBB für 60 weitere IR-Dosto eine bestehende Option ein. Diese Züge unterliefen im 2022 den Typentests, um im 2023 die Fahrzeugzulassung für den kommerziellen Betrieb zu erhalten.

Die SBB setzt ihre neue Instandhaltungsstrategie kontinuierlich bei weiteren Flotten um. Mit der sogenannten synchronisierten Produktion in der Instandhaltung werden Standzeiten reduziert sowie Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit erhöht.

Verzicht auf schnelles Fahren in den Kurven.

Die SBB setzt auf Zuverlässigkeit und Fahrkomfort. Die SBB verzichtet beim Fernverkehr-Doppelstockzug (FV-Dosto) auf das schnelle Fahren in Kurven auf Basis der Wankkompensation. Der Entscheid eröffnet die Möglichkeit, den Fahrkomfort des FV-Dosto weiter zu verbessern. Die Fahrzeitverkürzungen auf der Ost-West-Achse verfolgt die SBB weiter.

Das Schweizer Schienennetz bleibt eine Baustelle.

Auf dem Streckennetz von 3265 Kilometern der SBB sind Tag und Nacht Unterhaltsarbeiten im Gang, parallel laufen kleine und grosse Instandhaltungs- und Ausbauprojekte. In der Deutschschweiz stand 2022 die Realisierung der Grossprojekte Vierspurausbau Liestal und Entflechtung Basel-Muttenz im Vordergrund. In der Ostschweiz startete der Bau der Doppelspur im Rheintal, die ab Dezember 2024 den Halbstundentakt in der Region ermöglicht. In der Westschweiz wurden fünf modernisierte Bahnhöfe in Betrieb genommen: Le Day, Cossonay-Penthalaz, Meyrin, Cully und Genève-Aéroport. Im April erfolgte der Spatenstich am Ligerz-Tunnel, und Ende September wurde nach vierjähriger Bauzeit die Überwerfung Renens für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. 2023 und in den Folgejahren nimmt das Bauvolumen nochmals deutlich zu. Die SBB baut unter laufendem Bahnbetrieb.

Verzögert hat sich leider der Ausbau des Bahnhofs Lausanne. Offene Punkte beim statischen Modell müssen möglichst schnell geklärt werden. Eine Taskforce wurde eingesetzt, um zeitnah eine vollständige Baubewilligung zu erhalten.

Netzzustand stabil.

Der Gesamtzustand der Infrastruktur wird gemäss Netzzustandsbericht 2022 als «gut» klassiert. Der Wert hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert, liegt jedoch

im angestrebten Zielbereich. Die Fahrbahn weist im Berichtsjahr neu den Unterbau aus. Diese Erfassung, mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 12 Milliarden Franken, ist der Hauptgrund für die Zunahme des in der Tendenz steigenden Rückstands um rund 1,4 Milliarden Franken auf rund 7,8 Milliarden Franken. Der Wiederbeschaffungswert der Infrastruktur SBB hat insgesamt einen Wert von rund 125 Milliarden Franken. Es gibt keine «akut kritischen» Anlagen und die Infrastruktur kann die Sicherheit ihrer Anlagen gewährleisten. Die Verfügbarkeit der Infrastruktur ist im Jahr 2022 auf ein neues Höchstniveau gestiegen.



Therese Fankhauser, Nutzungsspezialistin. Die gelernte Hochbauzeichnerin lebt mit der ganzen Familie mitten in der Stadt Bern und wirkte früher beim Corporate Identity von SBB Historic mit.

Für unsere Mitarbeitenden.

2022 haben 34 227 Mitarbeitende für die SBB gearbeitet. Sie waren dabei gemäss Personalumfrage 2022 sehr zufrieden und motiviert. Die SBB trug dem Umstand Rechnung, dass sich die individuellen Vorstellungen der Lebensgestaltung stetig wandeln. Sie setzte 2022 Akzente für Chancengleichheit und Vereinbarkeit, schrieb mehr Stellen in Teilzeit aus und führte ein neues, zukunftsorientiertes Lohnsystem ein. Neben Aus- und Weiterbildungen auf allen Stufen nutzte die SBB brachliegendes Potenzial auf dem Arbeitsmarkt, pflegte Know-how und wirkte dem zunehmenden Fachkräftemangel entgegen.

Kennzahlen/Fakten

16,3

Fehltage pro Mitarbeitende/n

23,4%

Teilzeitmitarbeitende

Unterstützte Sustainable Development Goals



Zufriedene und motivierte Mitarbeitende.

Die Ergebnisse der Personalumfrage 2022 zeigen: Die SBB darf sich weiterhin über zufriedene und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter freuen. Die Personalmotivation ist unverändert hoch bei 78 von 100 Punkten geblieben. Die direkten Vorgesetzten sind eine wichtige Stütze. Sie wurden analog Vorjahr mit 81 Punkten sehr gut bewertet. Ebenfalls stabil blieb das Vertrauen in die Konzernleitung (62 Punkte). Lohn, Ferien und die Sozialleistungen beschäftigen die Mitarbeitenden der SBB. Die Anstellungsbedingungen wurden mit 65 Punkten bewertet. Im Vergleich zu 2021 sind dies zwei Punkte weniger. Die Beteiligung an der Personalumfrage lag bei 71 Prozent.

Gesundheit ist wichtig – körperlich und psychisch.

Die Personalumfrage gibt auch Hinweise zur Belastung und zum Gesundheitszustand der Mitarbeitenden. Gegenüber dem Vorjahr ist der Erschöpfungswert unverändert auf tiefem Niveau geblieben und die arbeitsbezogene Gesundheit (gemäss Selbsteinschätzung) minim um einen Punkt gesunken. Diese nach wie vor guten Werte weisen darauf hin, dass die SBB die besonderen Herausforderungen im Hinblick auf die Gesundheit der Mitarbeitenden

gut gemeistert hat. Die Mitarbeitenden waren 2022 nämlich wesentlich häufiger krankgeschrieben als im Vorjahr: durchschnittlich 16,3 Tage pro Vollzeitstelle (+2,3 Tage gegenüber dem Jahr 2021). Der Anstieg ist die Folge eines erhöhten Infektionsgeschehens durch Covid-19, Grippe und andere respiratorische Erkrankungen und zeigt die gleiche Ausprägung wie nationale und internationale Entwicklungen.

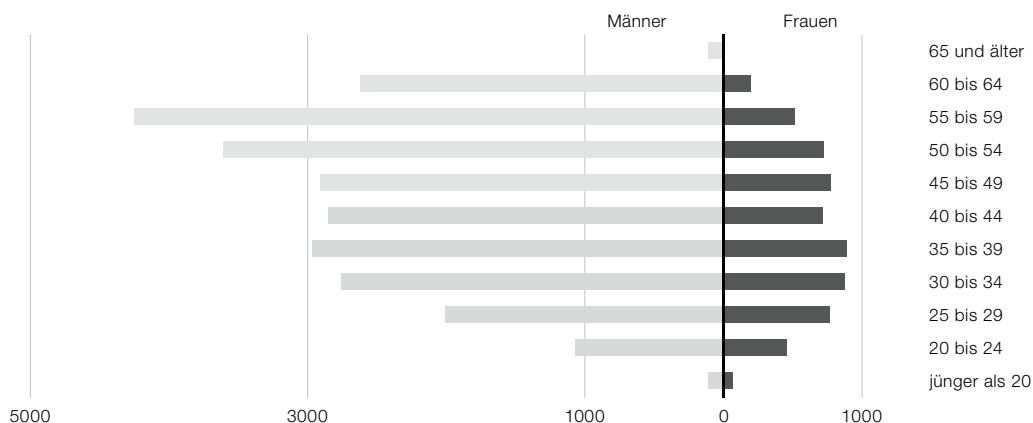
Neben der körperlichen ist auch die psychische Gesundheit essenzieller Bestandteil des allgemeinen Wohlbefindens der Mitarbeitenden und der SBB daher sehr wichtig. 2022 lag ein Fokus auf der psychischen Gesundheit der Lernenden. Die Berufsbildenden nehmen dabei eine entscheidende Rolle ein. Um diese bei ihrer Arbeit zu unterstützen, hat die SBB gemeinsam mit der Ausbildungspartnerin Login das Thema psychische Gesundheit bei Jugendlichen in deren obligatorische Ausbildung integriert. Seit der Einführung absolvierten 874 Berufsbildende der SBB das dazugehörige Modul.

Mehr Teilzeitmöglichkeiten auf allen Stufen.

2022 hat die SBB weitere Akzente bei der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sowie bei der Chancengleichheit gesetzt. Nebst flexiblen Arbeitszeitmodellen sowie Wieder- und Quereinsteigsmöglichkeiten schreibt sie seit

Mitarbeitende nach Alter im 2022.

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



September 2022 die meisten Stellen in einem 60- bis 100-Prozent-Pensum aus. Zudem besteht die Möglichkeit, im Rahmen des sogenannten Topsharings eine 100-Prozent-Führungsstelle auf zwei 60-Prozent-Pensen aufzuteilen. Dies erlaubt es, unterschiedliche Kompetenz- und Fähigkeitsprofile zu kombinieren, die Diversität zu erhöhen und mehr Frauen Führungsfunktionen zu ermöglichen. Die SBB erweitert damit den Pool an potenziellen Bewerbenden, erhöht ihre Chance, passende Talente zu gewinnen, und wirkt dem Fachkräftemangel entgegen.

Zwei Auszeichnungen für mehr Gleichberechtigung.

Externe Labels haben der SBB im Berichtsjahr ihr Engagement für Diversität und Gleichstellung bestätigt. Einerseits erhielt die SBB erneut das Swiss LGBTI-Label. Dieses ist ein Qualitätssiegel für Organisationen, die sich für die innerbetriebliche Gleichberechtigung von Menschen mit unterschiedlicher sexueller Orientierung und/oder Geschlechtsidentität einsetzen. Die SBB darf das Label weitere drei Jahren tragen. Andererseits wurde sie zum zweiten Mal in Folge mit dem Label «we pay fair» ausgezeichnet. Damit erreicht die SBB die höchste Zertifizierungsstufe für ein gerechtes Lohnsystem zwischen Frau und Mann. Sie honoriert die individuelle Leistung, berücksichtigt die Gegebenheiten des Arbeitsmarktes und schafft Transparenz.

Fachkräfte für die Schweiz ausgebildet.

Als Folge der demografischen Entwicklung treten in den nächsten Jahren bei der SBB weiterhin viele Mitarbeitende in den Ruhestand. Die Rekrutierung und Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden geniesst deshalb höchste Priorität. Erfreulicherweise hat die SBB 2022 die Engpässe beim Lokpersonal weitgehend behoben, angespannt war die Situation noch im Raum Genf. Zurzeit absolvieren 269 Personen die Ausbildung zur Lokführerin oder zum Lokführer. Die Ausbildung zur Zugverkehrsleiterin beziehungsweise zum Zugverkehrsleiter absolvierten 89 Personen und damit etwa gleich viele wie im Vorjahr. Bei den Kundenbegleitenden starteten insgesamt 112 Teilnehmende.

Um neue Fachkräfte für den Bereich Eisenbahntechnik zu gewinnen, hat die SBB erneut beim Railway Summer

Drei Fragen an Therese

Warum hast du dich für die SBB als Arbeitgeberin entschieden? Durch die Lust, mein Wissen und meine Erfahrungen in einem grossen, sinnstiftenden und nachhaltigen Unternehmen zur Verfügung und unter Beweis zu stellen. Zudem gibt mir die SBB die Möglichkeit, mich weiterzuentwickeln, und ich kann endlich Französisch lernen.

Was würdest du tun, wenn du einen Tag CEO wärst? Ich würde allen Kunden eine freie Zugfahrt ermöglichen und dafür eigens Billette aus Karton mit Sujets von Werner Belmont herausgeben.

Hast du bisher etwas Überraschendes erlebt? Ich bin beeindruckt von der Treue der Mitarbeitenden, welche sich bereits über Jahrzehnte täglich mit grossem Engagement für die SBB einsetzen.

Camp für Studierende technischer Studiengänge mitgewirkt. Auch 2022 liessen sich wiederum 50 Nachwuchsengeieurinnen und -ingenieure durch den Mix aus Fachreferaten und Besichtigungen von der Bahnbranche begeistern. Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) führt das Camp gemeinsam mit Bahnen, Industrie und Hochschulen durch.

Gut ausgebildete Mitarbeitende sind im Wettbewerb um die besten Talente entscheidend. Deshalb hat die berufliche Grundbildung für die SBB einen hohen Stellenwert. Die «login Berufsbildung AG» hat im Berichtsjahr 1410 Lernende sowie 155 Praktikantinnen und Praktikanten an einem Lehrplatz der SBB ausgebildet. 96,8 Prozent der Lernenden mit Lehrplatz bei der SBB schlossen 2022 ihre Lehre erfolgreich ab.

Die SBB hält damit an ihrer Strategie fest, sich auch in Vergütungsthemen nachhaltig als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren.

30

Keine personalrelevanten Sparmassnahmen.

Ausgelöst durch die Coronapandemie befindet sich die SBB weiterhin in einer schwierigen finanziellen Situation und unterliegt einem grossen Spardruck. Gleichzeitig lag 2022 in der Schweiz eine im Vergleich zu früheren Jahren aussergewöhnliche Teuerungssituation vor. Innerhalb dieses Spannungsfelds hat die SBB im Berichtsjahr verschiedene personalrelevante Sparmassnahmen geprüft. Das angepasste Stabilisierungspaket des Bundes erlaubte es der SBB letztlich, auf personalrelevante Sparmassnahmen zu verzichten. Zur Umsetzung gelangt eine Anpassung der Anspruchsberechtigung bei Berufsinvalidität, die aufgrund zahlreicher Massnahmen zur beruflichen Reintegration und im Quervergleich mit anderen Unternehmen angezeigt war.

SBB und Sozialpartner vereinbaren Lohnmassnahmen.

Die SBB verhandelte mit den Sozialpartnern im Herbst 2022 die Lohnmassnahmen für das Jahr 2023. Dank einer guten Lösung setzt die SBB Massnahmen in Gesamthöhe von 3,3 Prozent der Lohnsumme um. Sie nimmt im Rahmen der Lohnrunde 2023 einen Teuerungsausgleich vor und stellt Mittel für individuelle Lohnmassnahmen zur Verfügung. Gleichzeitig behält die SBB ihre nachhaltige Finanzierung im Auge. Die SBB hält damit an ihrer Strategie fest, sich auch in Vergütungsthemen nachhaltig als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren.

Drei Fragen an Liza

Warum hast du die SBB als Arbeitgeberin gewählt?

Ich wollte schon immer bei der SBB arbeiten, da sie eine sehr gute Arbeitgeberin ist.

Was wissen viele noch nicht über deinen Bereich?

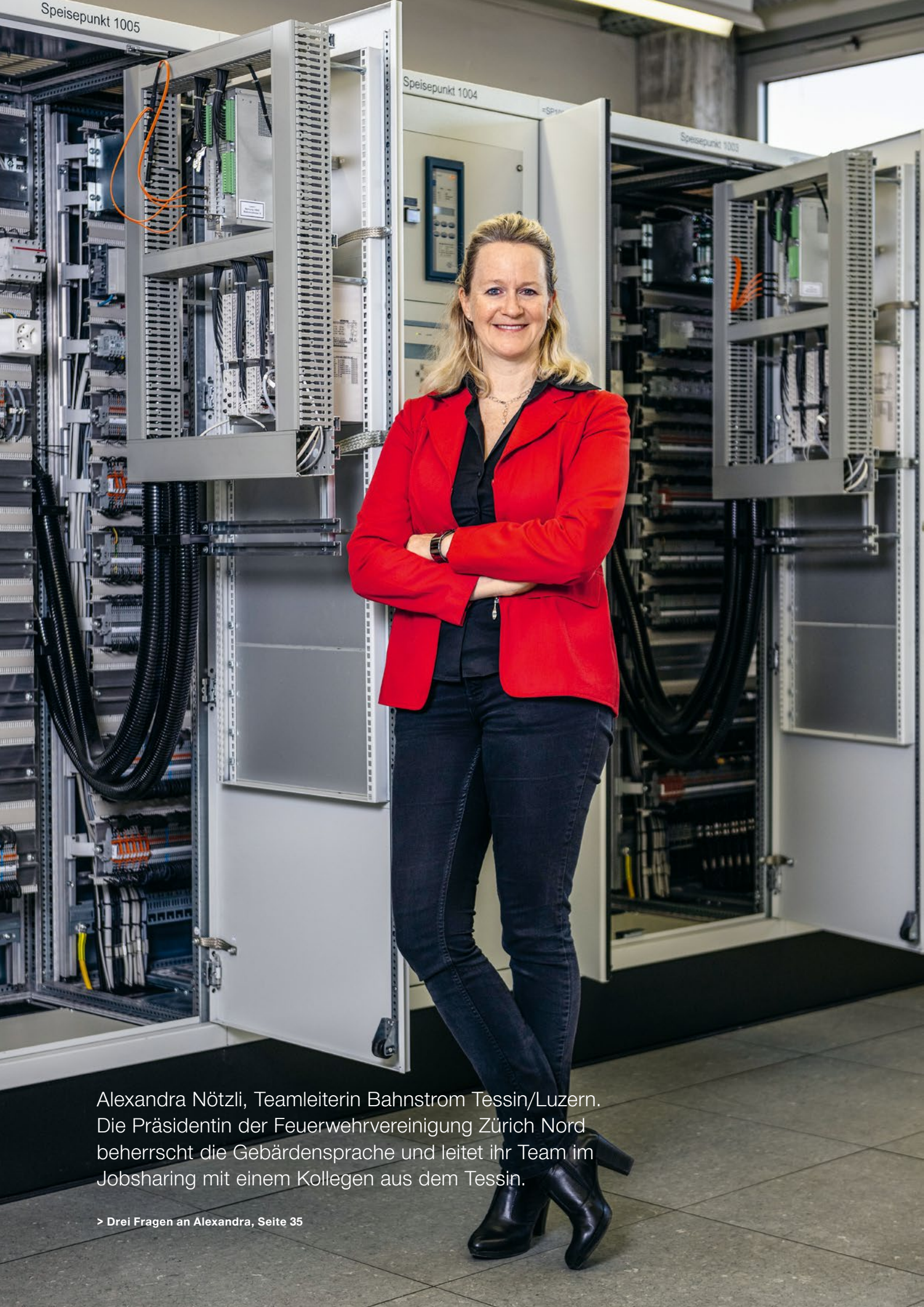
Die Logistik ist ein toller Ort zum Arbeiten, wir haben ein super Team hier.

Was ist dir wichtig in der Zusammenarbeit?

Wichtig ist mir vor allem der Respekt – und den haben wir voreinander.



Liza Knushi, Logistikerin. Nach jahrelanger Teilzeitarbeit im Lager, hat sie mit 37 Jahren eine Lehre als Logistikerin absolviert.



Alexandra Nötzli, Teamleiterin Bahnstrom Tessin/Luzern. Die Präsidentin der Feuerwehrvereinigung Zürich Nord beherrscht die Gebärdensprache und leitet ihr Team im Jobsharing mit einem Kollegen aus dem Tessin.

Für die Umwelt.

Die SBB strebt bis 2030 Klimaneutralität an. Die schwierige Marktsituation im Energieumfeld hat 2022 teilweise zu Mehremissionen geführt. Gleichzeitig erhielt das seit Jahren laufende Energiesparprogramm neuen Schub: Es wurden viele zusätzliche Massnahmen identifiziert und umgesetzt. Die SBB senkte 2022 die indirekten Emissionen und Kosten, indem sie im Sinne der Kreislaufwirtschaft bei Bauprojekten alte Bauteile wiederverwendete und in den Bahnhöfen auf Abfalltrennung und Mehrweggeschirr setzte. Ebenso leistete sie 2022 wiederum einen Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt. Die Umsetzung des Aktionsplans Biodiversität bleibt für die SBB jedoch eine finanzielle Herausforderung.

Kennzahlen/Fakten

6,6 GWh 4,1 %

mit Fotovoltaik
produzierter Strom

naturnah gepflegte
Biodiversitäts-
flächen

Unterstützte Sustainable Development Goals

7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE



11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN



12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION



13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ



15 LEBEN AN LAND



Die SBB ist die grösste Stromverbraucherin der Schweiz.

34

Weniger Treibhausgasemissionen dank Verlagerung auf die Schiene.

Die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene hat in der Schweiz eine lange Tradition. Sie ist politisch gefordert und ein effektives Mittel zur Reduktion der Treibhausgasemissionen der Schweiz. Die vom BAV im Dezember 2022 publizierten Zahlen zeigen: Der Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr in der Schweiz lag im Jahr 2021 bei 12,3 Prozent (+0,1 Prozentpunkte gegenüber dem Jahr 2020). Dies ist noch deutlich tiefer als zur Zeit vor der Pandemie (16,7%). Beim Güterverkehr legte der Modalsplit um +0,8 Prozentpunkte auf 37,3 Prozent zu. Diese Zunahme ist den Transitverkehren zu verdanken. Hier erreichte der Schienenverkehr einen Anteil von 83,2 Prozent, +0,9 Prozentpunkte mehr als im Jahr 2020.

Im September 2022 hat die SBB der Öffentlichkeit ein neues Konzept für den Schweizer Güterverkehr präsentiert. «Suisse Cargo Logistics» schafft die Basis, bis 2050 rund 60 Prozent mehr Güter als heute per Bahn zu transportieren und so die Strasse um eine Million Lastwagenfahrten pro Jahr zu entlasten. Dazu braucht die Schweiz zum einen leistungsfähige Umschlagsanlagen. Die SBB schafft dafür fünf neue Terminals für den kombinierten Verkehr sowie fünf bis acht Cityhubs für die Versorgung von und die Abfallsentsorgung in Städten. Zum anderen sind effiziente Produktionsmodelle, eine erneuerte Flotte sowie Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr für eine erfolgreiche Umsetzung nötig.

Klimaziele wissenschaftlich bestätigt.

Die SBB will bis 2030 50 Prozent weniger betriebliche Treibhausgasemissionen als 2018 ausstossen sowie die restlichen Emissionen kompensieren. Im Berichtsjahr hat die Initiative Science Based Targets (SBTi) die Klimaschutzmassnahmen der SBB überprüft und bestätigt. Diese stimmen mit den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Erreichung des Pariser Klimaziels überein, nach dem die Erderwärmung 1,5 °C nicht überschreiten soll.

Die Reduktion der Emissionen bleibt anspruchsvoll. Der Bund hat als Massnahme gegen die mögliche Energiemangellage die Umstellung der Zweistoffanlagen auf Heizöl gefordert, was für die SBB 2022 zu Mehremissionen pro Kilowattstunde Brenn- und Treibstoffe führte. Insgesamt sanken die betrieblichen Emissionen gegenüber

2021 trotzdem um 1 Prozent auf 78 900 Tonnen CO₂e (2021: 79 600 Tonnen CO₂e). Zum Rückgang beigetragen haben eine Anpassung der Weichenheizung und die fortschreitende Umrüstung der fossilen Heizungen in den SBB Gebäuden. Die SBB ersetzte im Berichtsjahr 30 weitere Anlagen mit Holzheizungen, Wärmepumpen oder einem Anschluss an das Fernwärmenetz (+6 Anlagen gegenüber dem Vorjahr).

539 GWh Energie eingespart.

Die SBB ist die grösste Stromverbraucherin der Schweiz. Umso wichtiger ist deshalb ein möglichst verantwortungsvoller Umgang mit der zur Verfügung stehenden Energie. Die SBB setzt seit 2012 rund 200 verschiedene Energiesparmassnahmen um. Im Berichtsjahr sind weitere Massnahmen dazugekommen: So setzte die SBB beispielsweise beim Regionalzug «Domino» eine energiesparende Lärmoptimierung um, elektrifizierte rund 50 Strassenfahrzeuge und nahm leistungsfähigere, energiesparende Funkssysteme in Betrieb. Mit diesen Massnahmen sparte sie im Berichtsjahr 539 GWh ein (+35 GWh im Vergleich zum Vorjahr). Im Rahmen der Energiemangellage setzte die SBB zudem eine Reihe von Sofortmassnahmen um, indem sie beispielsweise die Innenraumtemperatur in Büros und Zügen absenkte, auf Dekorationsbeleuchtung an Bahnhöfen und Bürostandorten verzichtete sowie die Geschwindigkeit für pünktliche Züge im Gotthard-Basis-Tunnel reduzierte.

Letzte Lok Re 460 modernisiert.

Im Oktober 2022 hat die SBB im Werk Yverdon-les-Bains die letzte erneuerte Re 460 in Betrieb genommen. Dank vieler Energiesparmassnahmen rollen die Zugpferde der SBB nun noch klimafreundlicher durch die Schweiz: Die neuen Traktionsumrichter speisen die Fahrmotoren mit notwendiger Energie und gewinnen noch mehr Bremsenergie zurück. Mit Abschluss der Modernisierung spart die Flotte 29,9 GWh Bahnstrom oder 3,3 Millionen Franken Energiekosten jährlich ein: Das sind fast 5 GWh mehr als ursprünglich erwartet. Die Einsparung entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von fast 10 000 Haushalten – vergleichbar mit dem Verbrauch der Stadt Olten. Die Flotte mit ihren 119 Loks fährt nun für weitere 20 Jahre energieeffizient und zuverlässig quer durch die Schweiz.

Drei Fragen an Alexandra

Mehr Bahnfahrten mit weniger Energie.

Energie effizient einzusetzen, ist seit Jahren Dauerbestrebung der SBB. Die Wirkung der Energiesparmassnahmen zeigt sich unter anderem am tieferen Energiebedarf pro Zugkilometer: Gegenüber dem Jahr 2000 sind 45,9 Prozent mehr Zugkilometer auf dem Netz von SBB Infrastruktur gefahren worden, der Bahnstrombedarf hat jedoch nur um 12,4 Prozent zugenommen. Aber auch im historischen Kontext lässt sich die Steigerung der Energieeffizienz sehen: Im Vergleich zur Zeit vor 100 Jahren fahren heute zehnmal mehr Züge mit halb so viel Energie.

Grundlagen für den Ausbau der Fotovoltaik geschaffen.

Die SBB bezieht 90 Prozent ihres Bahnstroms aus erneuerbarer Wasserkraft. Im Berichtsjahr haben zusätzlich 53 Fotovoltaikanlagen eine Menge von 6,6 GWh Strom erzeugt. Dies entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von rund 1600 Haushalten. In den nächsten Jahren will die SBB die Produktion aus erneuerbaren Energiequellen deutlich ausbauen. Im Berichtsjahr identifizierte sie Potenziale für 159 Anlagen mit einer Produktion von insgesamt 16,3 GWh pro Jahr und konkretisierte diese weiter. Lieferengpässe sowie der Fachkräftemangel bremsen allerdings den Ausbau der Fotovoltaikanlagen.

Was ist dir besonders wichtig in der Zusammenarbeit?

Ehrlichkeit und Kommunikation und dass Worte in Taten umgesetzt werden.

Was würdest du tun, wenn du einen Tag CEO wärst?

Ich würde versuchen, die Zusammenarbeit zu optimieren. Oft fehlt es an guter Zusammenarbeit, und man arbeitet zu sehr top-down.

Hast du bisher etwas Überraschendes erlebt?

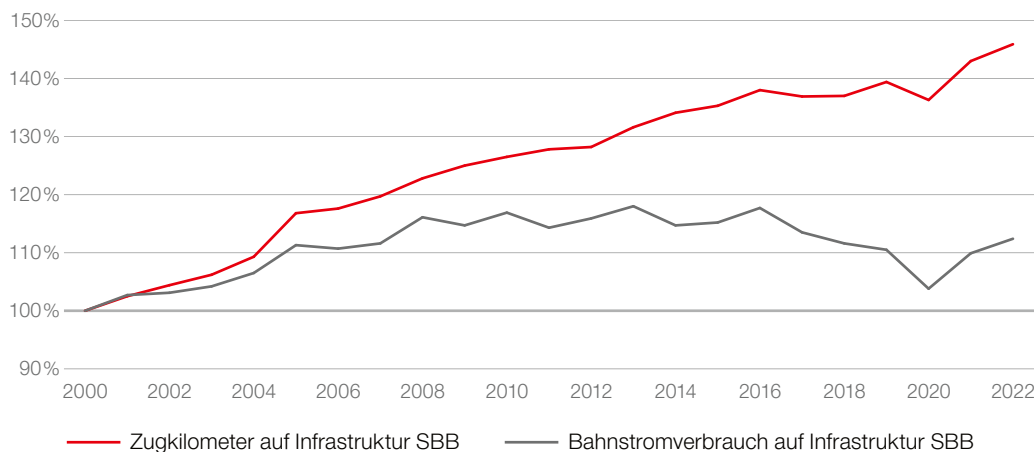
Die SBB und die Feuerwehr gehen das Thema Sicherheit sehr ähnlich an. Das freut mich, denn der Mensch sollte immer das Wichtigste sein.

Neue Areale aus alten Bauteilen.

Die Sanierungsarbeiten auf dem SBB Areal im Gleisraum zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und Altstetten liefen im Berichtsjahr weiter. Bis 2025 wird die ehemalige Indus-

Entwicklung Bahnstromverbrauch und Zugkilometer.

Indexierte Angabe, Basisjahr 2000



Im Vergleich zur Zeit vor 100 Jahren fahren heute zehnmal mehr Züge mit halb so viel Energie.

36

trieanlage zu einem Ort für gewerbliche und industrielle Innovationsbetriebe und Kultur. Bei der Sanierung legt die SBB hohen Wert auf die Wiederverwendung von Bauteilen: Ausgediente SBB Fahrleitungsmasten werden als Stahlgerüste wiederverwendet, Stahltreppen, Gitterroste, Balken, Holzverschnitte oder Leuchten aufbereitet und weiter benutzt. Betonblöcke aus Abbruchbaustellen kommen als Fundamente zum Einsatz. Auch beim Areal Wolf in Basel setzt die SBB auf Zirkularität. Das grosse, ehemalige Güterareal bot 2022 gute Möglichkeiten, Erfahrungen für den Wiedereinsatz von Material aus dem Rückbau von bestehenden Gebäuden zu sammeln. Dadurch werden nicht nur CO₂-Emissionen, sondern auch Beschaffungskosten für Materialien reduziert.

Centre Loewenberg moderner und nachhaltiger.

Anfang Jahr hat die SBB das erneuerte Centre Loewenberg in Murten wiedereröffnet. Im Rahmen des einjährigen Umbaus wurde die Energieeffizienz des rund 40-jährigen Ausbildungszentrums massgeblich verbessert – was man den denkmalgeschützten Gebäuden aber nicht ansieht. Dank sanierter Fassaden und neuer Haustechnik reduziert sich der Energieverbrauch um jährlich 600 000 kWh, was dem Strombedarf von 150 Einfamilienhäusern entspricht. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft wurden 98 Prozent der Beton- und Metallteile von Gebäudestruktur und -hülle wiederverwendet. Die neue Fotovoltaikanlage deckt den gesamten Kühlbedarf der Anlage, überschüssige Energie wird ins öffentliche Netz gespeist.

Abfall an Bahnhöfen trennen und vermeiden.

Eine 2022 durchgeführte Abfallanalyse hat gezeigt: An Schweizer Bahnhöfen landet jährlich rund 700 Tonnen Material im brennbaren Abfall, das als separate Wertstoffe gesammelt werden könnte. Die SBB weitet deshalb bis 2030 die bewährte Abfalltrennung (PET, Alu, Papier, Kehricht) auf weitere 80 Bahnhöfe aus.

Rund ein Drittel des gesammelten Abfalls in den Bahnhöfen ist auf Einweggeschirr zurückzuführen. Um die Abfallmenge an den Bahnhöfen weiter zu senken, wurde 2022 an den Standorten Basel, Zürich und Bern, teilweise in Kooperation mit den Städten, die Mehrwegbecher-Sys-

temlösung «kooky» eingeführt. Diese senkt das Volumen von entsorgtem Take-away-Geschirr und bietet Kundinnen und Kunden eine nachhaltige Alternative im Convenience-Bereich. Finden solche Mehrwegsysteme Anklang, sollen sie schweizweit gefördert werden und so den Ressourcenverbrauch reduzieren.

Mehr Nachhaltigkeit bei öffentlichen Beschaffungen.

Die SBB verarbeitet Betriebsabfälle teilweise intern weiter, manchmal übergibt sie diese aber auch Dritten zur Entsorgung. Letzteres geschieht beispielsweise mit ausgedienten Holzschwellen. Aufgrund ihrer Imprägnierung gelten sie als Sonderabfall und müssen dementsprechend sorgfältig entsorgt werden. 2022 hat die SBB die Entsorgung der Holzschwellen im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung neu vergeben. Bei den Vergabekriterien hat sie Themen wie Umweltmanagementsysteme, Umgang mit Verbrennungsrückständen, Wiederverwendung im Gleisbau oder den CO₂-Ausstoss für Transporte genauso stark berücksichtigt wie den angebotenen Preis. Dies ist ganz im Sinne des Gesetzes für die öffentliche Beschaffung, das nicht nur den Preiswettbewerb, sondern auch den Nachhaltigkeitswettbewerb fördern will. Die Vergabe zeigte, dass sich Nachhaltigkeit lohnen kann: Der Zuschlag konnte ohne Preisnachteile an einen Anbieter mit einem nachhaltigen Angebot vergeben werden.

Weniger Lichtverschmutzung und mehr Platz für Insekten.

Um bei Dunkelheit die Sicherheit und das Wohlbefinden der Kundinnen und Kunden sowie der Mitarbeitenden zu gewährleisten, beleuchtet die SBB ihre Bahnhöfe. Gleichzeitig hat künstliches Licht negative Auswirkungen auf die umliegende Flora und Fauna, da es für Insekten und Kleintiere die zeitliche und örtliche Orientierung erschwert. Viele Bahnhöfe befinden sich in der Nähe von geschützten Mooren, Auen oder Trockenwiesen oder an fliessenden und stehenden Gewässern. Ebenfalls liegen viele Bahnhöfe in Migrationskorridoren von Vögeln. Die SBB hat deshalb in den letzten Jahren die Lichtverschmutzung kontinuierlich reduziert. Im Berichtsjahr entschied sie, alle neuen oberirdischen Bereiche der SBB Bahnhöfe mit warmweisser Lichtfarbtemperatur zu beleuchten. Sie trägt

damit dazu bei, dass weniger Insekten durch Lichtpunkte angelockt werden und dadurch verenden.

Mit ihrem 3000 km langen Grünkorridor entlang des Bahnnetzes leistet die SBB einen konkreten Beitrag zur Förderung der Artenvielfalt. Mit dem SBB Innovations-Projekt «Gasthöfe für Wildbienen & Co» will sie beispielsweise kleinere bisher ungenutzte Flächen ökologisch aufwerten und ein schweizweites Netzwerk von benachbarten Lebensräumen für Wildbienen entlang der Bahnstrecken aufbauen. 2022 wurde dafür eine Fläche beim Bahnhof Stäfa freigegeben, um das Konzept in einem Pilotprojekt zu testen.

Naturnahe Böschungspflege muss sicher und bezahlbar sein.

Im Rahmen des Aktionsplans Biodiversität des Bundes hat die SBB im Berichtsjahr weiterhin aktiv daran gearbeitet, eine standortgerechte Böschungspflege auf nationalen, kantonalen und kommunalen Schutzgebieten sowie an Strecken mit einem hohen Vernetzungs- oder Biodiversitätspotenzial umzusetzen. Die ökologische Bewirtschaftung der heute 103 Hektaren Biodiversitätsflächen und das gleichzeitige Garantieren der Betriebssicherheit stellt dabei einen Mehraufwand gegenüber dem Regelunterhalt dar. Um die vom Bund geforderten Biodiversitätsziele zu erreichen, werden in den nächsten Jahren zusätzliche 400 Hektaren Biodiversitätsflächen ausgeschieden. Deren Bewirtschaftung kann in Zukunft jedoch nur mit genügend finanziellen Mitteln gewährleistet werden.



Hector Portillo, Spezialist Einsatzplanung. Der Jurist arbeitete früher als Diplomat in der Schweiz und ist im Winter einmal pro Woche auf der Skipiste anzutreffen.

> Drei Fragen an Hector, Seite 41

Für die Gesellschaft.

Die SBB will eine Bahn für alle sein. Die Festivitäten 2022 zum Jubiläum 175 Jahre Schweizer Bahnen sind auf grosses Interesse gestossen. Einen Mehrwert für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Reisende schuf die SBB 2022 mit neuen Angeboten in den Bahnhöfen und der Entwicklung von bahnhofsnahe Arealen zu attraktiven und belebten Quartieren. Reisende mit eingeschränkter Mobilität konnten einen Grossteil der SBB Dienstleistungen nutzen. Leider wird die SBB das Ziel jedoch nicht erreichen, bis Ende 2023 alle Bahnhöfe barrierefrei umzubauen, und deshalb Ersatzlösungen zur Verfügung stellen. Ein weiteres Aufpassfeld bleibt der Schutz der Kundendaten.

Kennzahlen/Fakten

428

barrierefreie Bahnhöfe

150 000

Besucher am
175-Jahr-Jubiläum

50%

ihrer Wohnungen
preisgünstig anzubieten,
strebt die SBB an.

Unterstützte Sustainable Development Goals



Viel unternommen, um Bahnhöfe, Züge und die Kundeninformation barrierefrei zu machen, und trotzdem nicht am Ziel – das ist bedauerlich.

40

Jubiläum 175 Jahre Schweizer Bahnen – über 150 000 Besucherinnen und Besucher.

Mit verschiedenen Festakten haben im Jubiläumsjahr insgesamt 56 Transportunternehmen allen gedankt, die den Öffentlichen Verkehr nutzen. Insgesamt besuchten schweizweit über 150 000 Bahnbegeisterte die Festivitäten. Verteilt über alle Regionen der Schweiz, fanden fünf offizielle Festwochenenden statt. Politik und Branche feierten das Jubiläum in Baden (AG) und Zürich mit einem offiziellen Festakt am 9. August 2022, also exakt 175 Jahre, nachdem die erste Schweizer Bahnstrecke mit der «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Baden und Zürich ihren Betrieb aufgenommen hatte.

Barrierefreie Bahnhöfe: auf dem Weg, aber noch nicht am Ziel.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt bis Ende 2023 einen barrierefreien Öffentlichen Verkehr – auf Schiene und Strasse. Die SBB hat viel unternommen, um ihre Bahnhöfe, Züge und die Kundeninformation barrierefrei zu machen. Sie wird die Umsetzung des BehiG aber nicht vollumfänglich in der geforderten Frist einhalten können. Einerseits erwies sich die Umsetzung als komplexer als anfangs gedacht. Andererseits führten präzisierte Anforderungen an barrierefreie Bahnhöfe dazu, dass die SBB mehr Bahnhöfe umbauen muss als ursprünglich angenommen.

Die SBB wertet pro Jahr durchschnittlich 30 Bahnhöfe auf, indem sie Perrons erhöht sowie Rampen und Lifte einbaut. Per Ende 2023 wird die SBB 434 von 764 Bahnhöfen umgebaut haben. Damit reisen in den Bahnhöfen der SBB ab 2024 drei Viertel aller Kundinnen und Kunden hinderisfrei und ohne fremde Hilfe. Bei rund 300 Bahnhöfen erfolgt der Umbau erst nach 2023. Bei rund 30 Bahnhöfen sind die Investitionen im Vergleich zum Passagieraufkommen überdurchschnittlich hoch und halten vor dem gesetzlich geforderten Verhältnismässigkeitsprinzip nicht stand, sodass die Anpassungen erst beim nächsten ordentlichen Substanzerhalt erfolgen. An allen Bahnhöfen, die ab Anfang 2024 nicht autonom barrierefrei sind, bietet die SBB vorübergehend Ersatzlösungen an. So unterstützt das Bahnpersonal vor Ort beim Ein- und Aussteigen, zum Beispiel mit einer Faltrampe oder einem Mobilift.

Mehr preisgünstigen Wohnraum schaffen.

Die SBB strebt an, bis 2037 rund die Hälfte ihrer 12 000 Wohnungen preisgünstig anzubieten: entweder über eigene Wohnungen oder über Baurechte an Genossenschaften. Seit 2022 regelt ein Rahmenvertrag die Abgabe im Baurecht. Auf dessen Basis lassen sich Baurechtsverträge einfacher und schneller umsetzen und müssen nicht bei jedem Projekt neu verhandelt werden. Mit preisgünstigem Wohnen und komplementären Nutzungen (Büro, Verkauf, Bildung usw.) trägt die SBB zu vielfältigen und lebendigen Quartieren bei.

Bahnhöfe als Visitenkarten der SBB.

Bahnhöfe sind die Visitenkarten der SBB. Darum verbessert die SBB in den nächsten Jahren Ordnung, Sauberkeit und Aufenthaltsqualität am Bahnhof weiter und richtet das Konsumangebot noch mehr auf Kundinnen und Kunden aus. Diese wünschen sich mehr regionale und lokale Produkte. Im Dezember 2022 hat die SBB deshalb die neu eröffnete Markthalle im Bahnhof Luzern mit regionalen Produkten ergänzt. Diese bereichern den Mietermix und bewirken kürzere Transportwege – was sich wiederum positiv auf die Umwelt auswirkt.

Mit hoher Baukultur zu attraktiven und belebten Quartieren.

Mit Arealen an zentralen Lagen prägt die SBB das Bild und das Leben von Städten und Gemeinden. Darum setzt sie auf eine hohe Baukultur. In einem breit abgestützten Prozess entwickelt die SBB bahnhofsnahe Areale zu attraktiven Quartieren und fördert so den Zugang zur Bahn. Sie leistet einen baukulturellen Beitrag zur Erhaltung und nachhaltigen Weiterentwicklung von Lebensräumen, einerseits dank sorgfältigen Umgangs mit historischer Bausubstanz, andererseits mit dem Gestalten von belebten Quartieren im Bahnhofsumfeld. Ein Beispiel für eine Arealentwicklung mit hoher Baukultur ist der Bahnhof Renens mit dem Parc du Simplon. Hier wurde die ehemalige Industriebrache zu einem modernen und freundlichen Stadtteil entwickelt. Im Parc du Simplon befinden sich Wohnbauten, Restaurants, ein Gymnasium, ein Quartierhaus für den Austausch sowie zukünftig eine Kinderkrippe und ein

Pflegeheim. Die SBB hat 2022 ihren Hauptsitz der Westschweiz im Parc du Simplon bezogen.

Schutz der Kundendaten verbessert.

Anfang 2022 hat ein externer IT-Spezialist die SBB über eine Schwachstelle bei der ÖV-Vertriebsplattform «NOVA» informiert, welche die SBB im Auftrag der Branchenorganisation Alliance SwissPass betreibt. Die SBB informierte umgehend den Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (EDÖB), die beteiligten ÖV-Unternehmen und die Öffentlichkeit. Sie führte in der Folge eine interne Untersuchung durch, um die Ursache zu eruieren und den Fehler zu beheben. Zudem traf sie zusätzliche Massnahmen zum Schutz der Kundendaten. Auch wenn Kundinnen und Kunden letztlich kein Schaden entstand, zeigt der Vorfall, dass die IT-Sicherheit weiterhin grosse Anstrengungen erfordert. Um Kundendaten zu schützen, richtet sich die SBB nach den Anforderungen des neuen Datenschutzrechts, das am 1. September 2023 in Kraft treten wird. Das neue Recht verschärft den Datenschutz in der Schweiz und gleicht ihn an europäisches Recht an.

Drei Fragen an Hector

Was würdest du machen, wenn du einen Tag CEO wärst? Ich würde mit möglichst vielen Mitarbeitenden verschiedener Berufe sprechen, damit ich die richtigen Entscheidungen fällen könnte.

Hast du bisher bei der SBB etwas Überraschendes erlebt? Etwas Überraschendes nicht, doch seit meinem Start lerne ich jeden Tag Neues über die Eisenbahnwelt und besuche viele Orte, die für mich neu sind (Depots, Unterhaltsanlagen usw.).

Was ist dir besonders wichtig in der Zusammenarbeit? Offenheit, Solidarität, Respekt und eine klare und direkte Kommunikation.



Deborah und Tamara Schwaller, beide Controllerin.
Die Zwillinge haben sich während des Studiums einen Job geteilt.

Wichtigste Finanzkennzahlen und Ergebnisse.

Der Spardruck der SBB bleibt hoch. Die Nachfrageerholung führte zwar zu mehr Erträgen, insbesondere im Fernverkehr. Das Jahresergebnis bleibt aber mit –245 Millionen Franken erneut deutlich negativ, insbesondere aufgrund des Verlustes bei Infrastruktur Energie und der Wertberichtigung bei der SBB Cargo AG. Die Schulden sind seit 2019 um 27,7 Prozent auf über elf Milliarden Franken angestiegen. Der Bund hat das Stabilisierungspaket für eine nachhaltige Finanzierung bis 2030 angepasst: Dieses wird helfen, einen Teil der Schulden abzubauen. Die SBB setzt bis 2030 Kosten- und Effizienzmassnahmen von rund sechs Milliarden Franken um.

Kennzahlen/Fakten

–165

Millionen Franken:
Verlust von I-Energie

–128

Millionen Franken:
Wertberichtigung
SBB Cargo AG

10,96

Schuldendeckungsgrad
(vom Bund erwartet 6,5
bis 2030)

Herausfordernd ist, die Verschuldung weiter zu bremsen.

44

Die finanzielle Lage bleibt angespannt. Das Jahresergebnis 2022 verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 80 Millionen Franken, blieb aber weiterhin stark negativ bei –245 Millionen Franken. Dies insbesondere aufgrund einer Wertberichtigung bei der SBB Cargo AG sowie eines Verlusts bei Infrastruktur Energie. Gestützt wurde das Jahresergebnis durch die deutliche Ergebnisverbesserung beim Fernverkehr, die weiterhin stabile Entwicklung bei Immobilien sowie durch die geplanten, konsequent weitergeführten Kostenmassnahmen.

Schulden während Coronapandemie gewachsen.

Herausfordernd ist, die Verschuldung weiter zu bremsen: Diese liegt mit 11,38 Milliarden 2,5 Prozent höher als 2021 und 27,7 Prozent höher als 2019, der Schuldendeckungsgrad beträgt zum Ende 2022 10,96. Die vom Bund definierte Obergrenze von 6,5 wurde aufgrund der coronabedingten finanziellen Auswirkungen der letzten beiden Jahre weiterhin deutlich überschritten.

Nachfolgend die wichtigsten Ergebnisse und Kennzahlen aus den Segmenten.

Personenverkehr Markt.

Der **Fernverkehr** erzielte 2022 einen Verlust von –47,2 Millionen Franken (Vorjahr: –478,5 Millionen Franken). Zwar erholten sich die Personenverkehrserträge nach einem coronabedingt schwierigen ersten Quartal 2022 spürbar und nahmen um +36,2 Prozent auf 2494 Millionen Franken zu. Gleichzeitig stiegen aber die Kosten, unter anderem für die Instandhaltung von Fahrzeugen, um den Mehrbedarf an Zugpersonal zu decken sowie um höhere Abschreibungen auf neuem Rollmaterial vorzunehmen. Das Ergebnis des **Regionalverkehrs** verbesserte sich auf 10,6 Millionen Franken (2021: –21,3 Millionen Franken), auch wenn keine zusätzlichen Mittel aus dem Ende 2021 ausgelaufenen Covid-Unterstützungspaket mehr zur Verfügung standen.

Immobilien.

Das Jahresergebnis von Immobilien lag mit 269 Millionen Franken auf Vorjahresniveau (–4,5 Millionen Franken), vor Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und Beiträge an die Pensionskasse. Damit stabilisierte Immobilien wiederum das Gesamtergebnis. Der Mietertrag Dritte erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr (+8,0%), insbesondere durch die Erholung der Frequenzen an den Bahnhöfen und die neu in Betrieb genommenen Wohnungen und Büros.

Güterverkehr Schweiz und International.

Bei SBB Cargo Schweiz resultierte 2022 eine deutliche Verschlechterung des Ergebnisses (2022: –187,4 Millionen Franken, 2021: 1,1 Millionen Franken). Grund war neben dem Wegfall der Corona-Unterstützungsgelder des Bundes insbesondere die Wertberichtigung über 128 Millionen Franken; davon trägt die SBB 83 Millionen Franken, den Rest die Minderheitsaktionäre. Die finanzielle Planung von SBB Cargo AG musste angepasst werden, nachdem ein Impairment-Test gezeigt hat, dass die Werthaltigkeit von SBB Cargo AG nicht mehr vollständig gegeben war. Auch **SBB Cargo International** schrieb 2022 einen Verlust von –0,3 Millionen Franken (2021: 19,5 Millionen Franken), u.a. aufgrund von Baustellen und Störungen in Deutschland sowie Strommehrkosten.

Infrastruktur.

Infrastruktur Netz erzielte 2022 ein negatives Jahresergebnis von –24,2 Millionen Franken (2021: 24,7 Millionen Franken). Belastend wirkten dabei die teuerungsbedingt höheren Aufwendungen für den Unterhalt, die Kosten für den Haushaltstrom aufgrund gestiegener Energiemarktpreise sowie der Eurowechselkurs. Das Jahresergebnis von **Infrastruktur Energie** brach gegenüber dem Vorjahr um –200 Millionen Franken auf –165 Millionen Franken ein: Gründe waren eine Minderproduktion aufgrund der Trockenheit im Sommer, gestiegene Energiemarktpreise sowie Vorsorgemassnahmen zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit bei einer allfälligen Energiemangellage.

Verwendung der Mittel aus der Leistungsvereinbarung.

Im Jahr 2022 hat die SBB 1672 Millionen Franken für den Substanzerhalt verwendet. Die Jahrestranche der Leistungsvereinbarung für Investitionen von 1717 Millionen Franken wurde somit leicht unterschritten (-2,6%). Aufgrund der Vorgabe zur zwingenden Einhaltung der genehmigten Obergrenze kann eine vollständige Kreditausschöpfung nicht erwartet werden. Weitere Gründe liegen in der anspruchsvollen Marktsituation sowie langwierigen Einspracheprozessen in den Plangenehmigungsverfahren. Für die kommenden Jahre ist von einem anhaltend hohen Substanzerhaltungsbedarf auszugehen.

Stabilisierungspaket – nachhaltige Finanzierung bis 2030.

Einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Finanzierung leistet das sogenannte Stabilisierungspaket, das der Bundesrat 2022 verabschiedet hat und aktuell in der Vernehmlassung ist. Das Paket musste überarbeitet werden, nachdem das Parlament im Juni 2022 eine Motion verabschiedet hat, die der SBB zusätzliche finanzielle Unterstützung für die Coronaverluste zukommen lassen will. Das Stabilisierungspaket des Bundesrats ergänzt die von den SBB bereits früher eingeleiteten Kosten- und Effizienzmassnahmen von rund sechs Milliarden Franken. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, dass die SBB dank des Stabilisierungspakets und Sparen in den nächsten Jahren wieder profitabel sein kann. Das sind die wichtigsten Punkte des Stabilisierungspakets:

- Der Bundesrat schlägt einen einmaligen Kapitalzuschuss vor, um die Nettoverschuldung der SBB zu reduzieren. Die Höhe des Zuschusses orientiert sich dabei an der Höhe der Verluste im Fernverkehr, die die SBB in den Jahren 2020, 2021 und 2022 erlitten hat.
- Auf die zusätzlich geforderten Sparmassnahmen von jährlich 80 Millionen Franken von 2024 bis 2030 verzichtet der Bund. Damit können Massnahmen mit negativen Auswirkungen auf Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeitende vermieden werden.
- Reduktion des Deckungsbeitrags im Fernverkehr als Teil des Trassenpreises. Der Fernverkehr kann dadurch künftig wieder einen angemessenen Gewinn erzielen. Er bezahlt tiefere Trassenpreise an die Infrastruktur und hat dementsprechend weniger Kosten. Der Bund kom-

Drei Fragen an Tamara und Deborah

Warum habt ihr euch für die SBB als Arbeitgeberin entschieden? Nach dem Studium ist der Einstieg in einen grossen Konzern attraktiv und bietet viele Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Zudem sind die Arbeitsbedingungen bei der SBB attraktiv.

Habt ihr bisher etwas Überraschendes erlebt? Es ist schön zu sehen, wie viel die SBB auch rund um die Arbeit organisiert. Die Möglichkeiten wie beispielsweise SBBaktiv oder Weiterbildungen sind unendlich. Der Einsatz für die Mitarbeitenden ist riesig und macht den Konzern menschlich und sozial.

Was ist euch besonders wichtig in der Zusammenarbeit? Dankbarkeit, Ehrlichkeit und eine gute Stimmung sind essenziell.

- pensiert diesen Ertragsausfall bei der Infrastruktur durch Massnahmen im Bahninfrastrukturfonds. Dies erlaubt der Infrastruktur, den Substanzerhalt und die Ausbauten am Netz im geplanten Umfang zu realisieren.
- Die Regelung zur Finanzierung der SBB soll im Gesetz angepasst werden (Artikel 20 SBB Gesetz). Die Rahmenbedingungen für die Gewährung von Darlehen werden geklärt.
- Die Finanzierung der Eisenbahnprojekte (STEP AS 2035) ist sichergestellt. Da die SBB in den nächsten Jahren an eine Grenze bzgl. Machbarkeit von Bauarbeiten bei stabilem Fahrplan kommt, gibt es unabhängig von der Finanzierung teilweise Anpassungen im Terminplan.
- Die Wirkung des Stabilisierungspakets ist frühestens ab 2023 zu erwarten.

SBB Konzern in Zahlen.

Konzernerfolgsrechnung.

Konsolidierter Abschluss in Millionen CHF	2022	2021	+/-	+/- in %
Betriebsertrag	10 727	9 870	857	8,7
Betriebsaufwand	-10 887	-10 094	-792	-7,8
Betriebsergebnis/EBIT	-160	-225	65	28,8
Finanzergebnis	-135	-98	-37	-37,3
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	8	24	-16	-66,6
Ergebnis vor Steuern	-286	-298	12	4,1
Steuern und Minderheitsanteile	41	-27	68	...
Konzernergebnis	-245	-325	80	24,6
Infrastruktur Netz	-24	25	-49	-197,8
Regionalverkehr	11	-21	32	...
aus eigenwirtschaftlichen Bereichen	-232	-329	97	29,5
Free Cashflow ¹	-462	-564	102	18,1
Verzinsliche Nettoverschuldung	11 380	11 099	281	2,5
Schuldendeckungsgrad	10,96	13,74	-2,79	-20,3
Entgelte der öffentlichen Hand ²	3 127	3 264	-136	-4,2
Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 338	2 387	-49	-2,0
Abgeltungen Regionalverkehr	788	834	-46	-5,5
Abgeltungen Güterverkehr	1	43	-42	-96,6

¹ Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand.

² Nur erfolgswirksame Leistungen

Segmentergebnisse.

Einzelabschlüsse in Millionen CHF	2022	2021	+/-	+/- in %
Personenverkehr				
Fernverkehr	-47	-478	431	90,1
Regionalverkehr	11	-21	32	...
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr (%)	56,4	50,4	6,0	12,0
Immobilien¹				
vor Ausgleichszahlungen	269	274	-5	-1,7
nach Ausgleichszahlungen	20	10	10	100,3
Güterverkehr²				
Cargo Schweiz	-187,4	1,1	-188,5	...
Cargo International	-0,3	19,5	-19,8	-101,5
Infrastruktur³				
Energie	-164,9	34,8	-199,7	-573,7
Netz	-24,2	24,7	-48,8	-197,8

¹ Ausgleichszahlungen (inkl. Zinsanteil) von 150 Millionen Franken für Infrastruktur und von 100 Millionen Franken für die Pensionskasse.

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

³ Inkl. Ausgleichszahlung.

Mitarbeitende, Mengen und Leistungen.

	2022	2021	+/-	+/- in %
Mitarbeitende (FTE)	34 227	33 943	284	0,8
Personenverkehr				
Passagiere pro Tag (Millionen)	1,16	0,88	0,27	30,8
Personenkilometer (Millionen)	17 296	12 505	4 791	38,3
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (%)	23,9	18,0	5,9	33,1
Billettkäufe (Millionen)	164,9	118,1	46,9	39,7
Selbstbedienungsquote (%)	94,5	94,5	0,0	0,0
davon digitale Kanäle (%)	73,7	69,9	3,8	5,5
Immobilien				
Mietertrag Dritte (Millionen CHF)	653	604	48	8,0
Güterverkehr				
Nettotonnen pro Tag	180 000	185 000	-5 000	-2,7
Nettotonnenkilometer (Millionen) ¹	16 509	17 174	-665	-3,9
SBB Cargo AG (Schweiz)	4 999	5 256	-256	-4,9
SBB Cargo International AG	12 071	12 659	-589	-4,6
Infrastruktur				
Trassenkilometer (Millionen)	193,3	189,4	3,8	2,0
Netznutzungseffizienz (Züge pro Hauptgleis und Tag)	80,7	79,3	1,4	1,8

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

reporting.sbb.ch

47

ESG-Kennzahlen (Environment, Social, Governance).

	2022	2021	+/-	+/- in %
Umwelt				
Senkung der betrieblichen Treibhausgasemissionen Scope 1 + Scope 2 (Tonnen CO ₂ e)	-15 100	-14 500	-600	-4,1
Senkung der indirekten Treibhausgasemissionen Scope 3 (Tonnen CO ₂ e)	-25 000	-4 000	-21 000	525,0
Energieverbrauch (GWh)	2 269	2 259	10	0,4
davon Bahnstrom (GWh)	1 692	1 635	57	3,5
Anteil erneuerbarer Energieträger am Bahnstrom (%)	90,0	90,2	-0,2	-0,3
Aufbereiteter Schotter (Tonnen)	120 000	145 000	-25 000	-17,2
Anteil Biodiversitätsflächen (%)	4,1	3,1	1,0	32,3
Gesellschaft				
Anzahl barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen	428	[472] ¹
Anteil barrierefreie digitale Touchpoints (%)	88,3	86,3	2,0	2,3
Reisendenverspätungsminuten durch Störungen Infrastrukturanlagen aufgrund abnormaler Witterungs- und Umwelteinflüsse (Millionen Minuten)	0,3	3,7	-3,4	-91,9
Anzahl Lieferanten mit einer umfassenden Nachhaltigkeitsbewertung	249	173	76	43,9
Anzahl durchgeführte Sozialaudits	4	6	-2	-33,3
Mitarbeitende				
Anzahl Lernende Berufliche Grundbildung	1 410	1 392	18	1,3
Anzahl Fehltage pro FTE aufgrund von Krankheit und Unfall	16,3	14,0	2,3	16,3
Anzahl Todesfälle aufgrund von Berufsunfällen (ohne Mitarbeitende von Drittfirmen)	3	0	3	...
Anteil Frauen in der SBB Belegschaft (%)	19,0	18,8	0,2	1,0
Anteil Frauen im Führungskader (%)	16,1	15,0	1,1	7,4
Corporate Governance				
Anteil Frauen in der Konzernleitung (%)	12,5	12,5	0	0
Anteil Frauen im Verwaltungsrat (%)	33,3	33,3	0	0
Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zum Median-Lohn aller Mitarbeitenden	8,6:1	... ²

¹ Infolge Präzisierung der Anforderungen gelten per 2022 weniger Bahnhöfe als barrierefrei. Deshalb wurde der Wert des Vorjahres in [...] gesetzt und die Deltawerte weggelassen.

² Aufgrund geänderter Berechnungssystematik kein Vergleich gegenüber Vorjahr.

Mittelflüsse der SBB 2022.

In Millionen CHF und Wachstum gegenüber 2021

Mittelherkunft

10 158 (8,2%)

Kundinnen und Kunden

62 Prozent

6295 (18,5%)

Kundenumsatz
6243 (18,7%)

Personenverkehrserträge
3395 (33,7%)

Güterverkehrserträge
747 (-4,0%)

Mieterträge
657 (8,0%)

Nebenerträge
1343 (8,4%)

Übrige Erträge
101 (9,2%)

Übrige
53 (-2,2%)

Verkäufe von Immobilien
51 (5,7%)

Devestitionen Finanzanlagen
2 (-67,4%)

Bund

33 Prozent

3348 (-6,5%)

Entgelte für bestellte Leistungen
Betrieb, Unterhalt und Erneuerung
(Leistungsvereinbarung)
2135 (-8,0%)

Entgelte für bestellte Leistungen
Ausbau
815 (0,6%)

Entgelte für bestellte Leistungen RV
372 (-4,0%)

Übrige Beiträge
27 (-58,5%)

Kantone

5 Prozent

515 (4,0%)

Entgelte für bestellte Leistungen RV
416 (-6,9%)

Entgelte für bestellte Leistungen
Ausbau
60 (199,2%)

Übrige Beiträge
39 (39,0%)

Mittelverwendung

10 620 (6,7%)

Ordentliche Löhne/
Sozialversicherungsleis-
tungen
4540 (3,0%)

Mitarbeitende

43 Prozent

4540 (3,0%)

Investitionen
2714 (-3,1%)

Lieferantinnen und Geschäftspartner

57 Prozent

6080 (9,7%)

Sonstiger Betriebs-
aufwand
2811 (14,9%)

Material, Zinsen
und übrige Mittelflüsse
554 (-87,6%)

SBB

Free Cashflow -462 (18,1%)

Fernverkehr
-51 (94,0%)

Regionalverkehr
283 (22,5%)

Produktion
Personenverkehr
-162 (-45,1%)

Immobilien
-264 (-54,5%)

Güterverkehr
-47 (n.m.)

Infrastruktur Netz
-64 (n.m.)

Infrastruktur
Energie
-242 (-194,8%)

Übrige Segmente
86 (-45,1%)

Corporate Governance Offen und verständlich.

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

Rechtsform und Konzernstruktur	50	Revisionsstelle	71
Verwaltungsrat	52	Beziehungen zum Bund, Mitwirkungs-	
Konzernleitung	62	rechte Aktionär und Einbindung der	
Vergütungen	68	Stakeholder	71

Rechtsform und Konzernstruktur.

Grundsätze.

Mit einer offenen Berichterstattung will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach Information und Transparenz gerecht werden. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung in Bezug auf Gliederung und Organisation so weit wie möglich an der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (2021), am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2016) sowie an den Standards der Global Reporting Initiative. Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.

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

Rechtsform.

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

Struktur.

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

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

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzerngesellschaften und assoziierte Beteiligungen sind im Beteiligungsverzeichnis aufgeführt (vgl. Seite 102). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

Die Divisionen und die Konzernbereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die 100-Prozent-Konzerngesellschaften werden direkt geführt, alle übrigen Konzerngesellschaften

durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen. Die AlpTransit Gotthard AG ist zu 100 Prozent im Besitz der SBB, jedoch liegt die Steuerung bzw. die Verantwortung beim Bund. Die Beteiligung wird deshalb mittels Equity-Methode konsolidiert.

Bedeutende Aktionäre.

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

Mitgliedschaften in Verbänden.

Die SBB ist national und international in diversen Bahn- und Verkehrsgremien zu Regulation, Technik und Sicherheit vertreten. Die wichtigsten vier Verbände sind dabei der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA), die Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) und die Union Internationale des Chemins de fer (UIC).

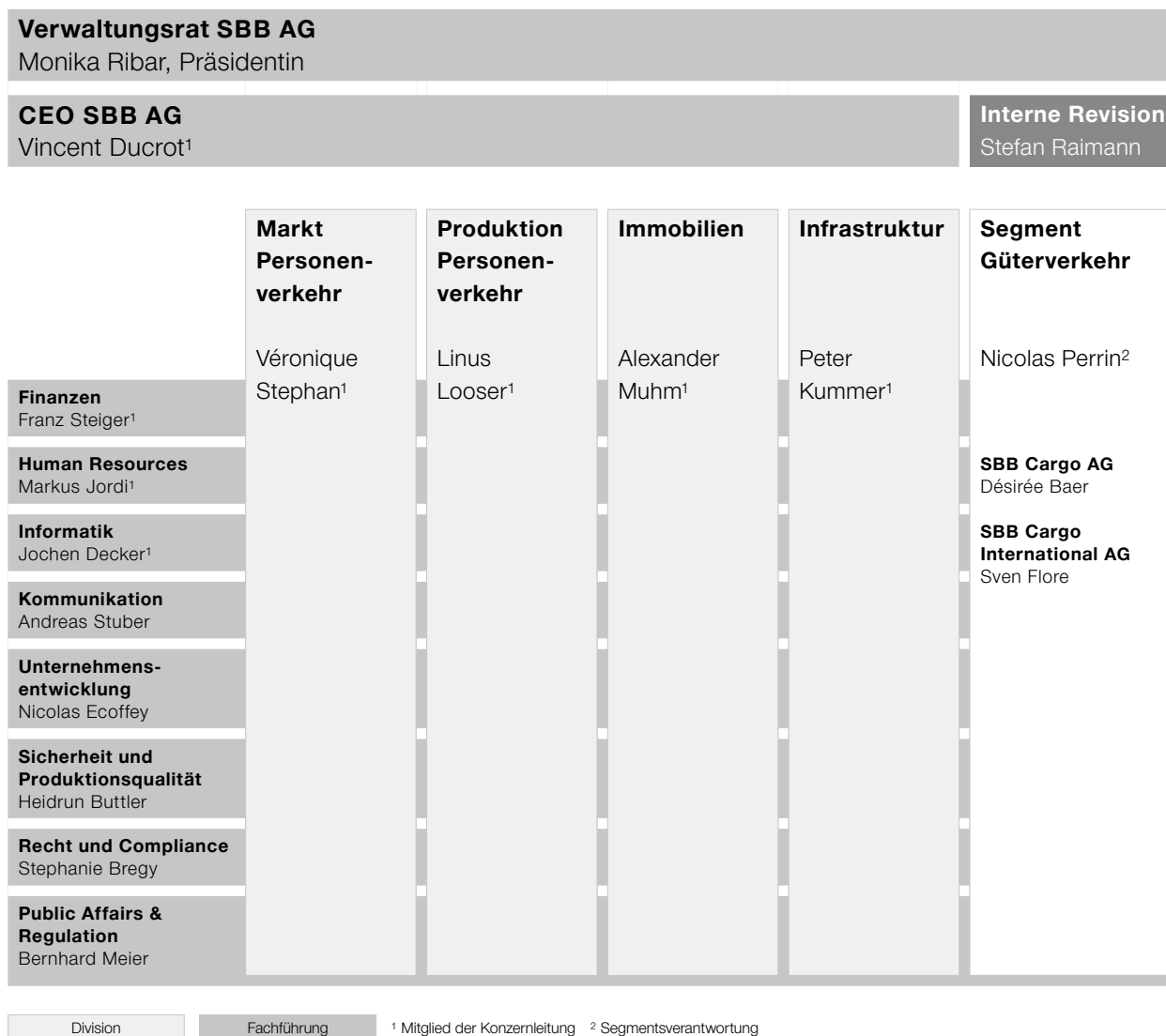
Kreuzbeteiligungen.

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

Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. Dezember 2022 neun Milliarden Franken und ist eingeteilt in 180 Millionen Namenaktien mit einem Nennwert von je 50 Franken. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine sowie keine Wandelanleihen oder Optionen. Diese Kapitalstruktur ist seit der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1999 unverändert geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben derjenigen von Art. 7 Abs. 3 SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Organisationsstruktur der SBB per 31. Dezember 2022.



Verwaltungsrat.

52

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



Mitglieder des Verwaltungsrats.

Am 31. Dezember 2022 setzte sich der Verwaltungsrat der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen.

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

Der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele, erstattet dem Bundesrat Bericht über deren Erreichung und stellt ihm die zur Überprüfung notwendigen Informationen zur Verfügung. Darüber hinaus kommen dem Verwaltungsrat die unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben nach Obligationenrecht sowie nach dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) zu.

Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2022 wurde diese zum einen durch Daniel Trolliet und zum anderen durch Fabio Pedrina wahrgenommen.

Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

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

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

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

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

Die VR-Mitglieder sind dafür verantwortlich, dass andere direkte oder indirekte berufliche Beziehungen keinerlei Auswirkungen auf ihre Tätigkeit für die SBB – und umgekehrt – haben. Gelangt ein VR-Mitglied nach seinem besten Urteilsvermögen zu der Ansicht, es könne sich hinsichtlich eines vom Verwaltungsrat zu fassenden Beschlusses in einem Interessenkonflikt befinden, so setzt es die Verwaltungsratspräsidentin unverzüglich hiervon in Kenntnis.

Die VR-Mitglieder sind verpflichtet, in den Ausstand zu treten, wenn Geschäfte behandelt werden, die ihre eigenen Interessen oder jene ihnen nahestehender oder tretener natürlicher oder juristischer Personen berühren. Das Thema Interessenbindungen ist ein Standardtraktandum in jeder Sitzung des Personal- und Organisationsausschusses SBB (PA; gemäss Verhaltenskodex des Verwaltungsrats SBB und Reglement des Personal- und Organisationsausschusses des Verwaltungsrats SBB; Bewilligung neuer Mandate, Information über die Niederlegung neuer Mandate, weiter gehende Informationen im Zusammenhang mit Interessenbindungen). In der auf den PA folgenden VR-Sitzung informiert die PA-Vorsitzende über den Inhalt des im PA Besprochenen, inklusive der allfälligen Änderungen hinsichtlich Interessenbindungen der VR-Mitglieder.

Einmal jährlich wird eine Umfrage zu allen Mandaten der VR- und KL-Mitglieder durchgeführt. Das Ergebnis dieser Umfrage fliesst in eine Gesamtübersicht der Mandate der

VR- und KL-Mitglieder, die im VR erörtert wird und als Grundlage für den Geschäftsbericht SBB dient.

Der Bereich Compliance hat ein neues eLearning im Zusammenhang mit der Revision der «Weisung Antikorrup-tion» mit Schwerpunkt Interessenbindung aufgesetzt. Dieses soll im Jahr 2023 ausgerollt und auch durch die VR-Mitglieder absolviert werden.

Durch das beschriebene Vorgehen ist eine sehr hohe Sen-sibilität bezüglich des Themas Interessenbindungen/Inte-ressenkonflikte beim VR und beim Management SBB ge-geben.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats üben keine Exekutiv-funktionen innerhalb der SBB aus. Sie gehörten in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäfts-jahren weder der Geschäftsführung der SBB noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesell-schaften der SBB an. Fabio Pedrina arbeitet u. a. als Orts-planer einiger Tessiner Gemeinden entlang der SBB Stre-cken. Es liegen keine Interessenkonflikte vor, und bei Bedarf werden entsprechende Massnahmen wie Aus-standsregeln angewandt.

Die übrigen Mitglieder standen persönlich in keiner ge-schäftlichen Beziehung zur SBB (zum Beispiel als Liefe-rant, Kreditgeber).

Monika Ribar

Lic. oec. HSG, Ökonomin

Berufliche Stationen:

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

Wesentliche Mandate: Sika AG, Baar,
VR-Mitglied | Chain IQ Group AG,
Zürich, VR-Mitglied (bis 20.5.2022) |
WORLD MINDS Foundation, Zürich,
Mitglied des Executive Advisory Board
(bis 22.2.2022) | Swiss Board Insti-
tute, Genf, Mitglied des Vorstandes |
Beratung Advent International, Global
Private Equity, Frankfurt a.M. (seit
18.2.2022).

Pierre-Alain Urech

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

Berufliche Stationen:

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

Wesentliche Mandate: Banque cantonal vaudoise (BCV), Lausanne, VR-Mitglied (seit 1.1.2022) | Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. (FMHL SA), Château-d'Oex, VR-Präsident (bis 7.6.2022) | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon, VR-Präsident | Magic Moun-tains Coopération, société coopérative, Crans-Montana, VR-Mitglied | Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne, VR-Mitglied | nco-ing SA, Monthey, VR-Präsident.

Véronique Gigon

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

Berufliche Stationen:

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

Wesentliche Mandate: Aare Seeland mobil AG, Langenthal, VR-Mitglied | Energie du Jura SA, Delémont,

VR-Präsidentin (bis 30.6.2022) |
Alternative Bank Schweiz AG, Olten,
VR-Mitglied | Amnesty International
Schweiz, Bern, ehrenamtliches Mit-
glied des Vorstandes | Parc du Doubs,
Saignelégier, Vorstandspräsidentin |
GetDiversity GmbH, Zürich,
Assoziierte Partnerin.

Andreas R. Herzog

Betriebsökonom

Berufliche Stationen:

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

Wesentliche Mandate: HOCHDORF
Holding AG, Hochdorf, VR-Vizeprä-
sident | Meyer Burger Technology AG,
Thun, VR-Mitglied | Wirtschaftskam-
mer Schweiz-China, Zürich, Deputy
President.

Georg Kasperkovitz

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

Berufliche Stationen:

2020–2022 Executive President Division Europe,
Trivium Packaging B.V., Schiphol, NL
2016–2020 CEO Consumer Packaging, Mondi
plc, London, UK / Johannesburg, RSA
2012–2016 Vorstand (CFO & COO), Rail Cargo
Austria AG, Wien, AT
1999–2012 Berater und Partner (2006–2012),
McKinsey & Company, Inc., US, DE
1993–1998 Country Manager Slowakei, Électricité
de France SA, Bratislava, SK

Wesentliches Mandat: Trivium Pack-
aging B.V., Schiphol, Niederlande, Mit-
glied Executive Committee, President
Division Europe (bis 31.10.2022).

Fabio Pedrina

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

Berufliche Stationen:

Seit 2007 Mitinhaber und VR-Mitglied der Studio
Habitat.ch SA, Bellinzona
2003–2022 Alleininhaber des Planungsbüros
Publiplan SA
1999–2011 Mitglied des Nationalrates
1989 Gründer und Mitinhaber des
Planungsbüros Publiplan SA
1985–1989 Selbstständiger Berater bei
verschiedenen öffentlichen Projekten
(Raum-, Umwelt-, Finanzplanung und
touristische Planung)

Wesentliches Mandat: Società
per le Ferrovie Autolinee Regionali
Ticinesi SA (FART), Locarno,
VR-Vizepräsident.

Alexandra Post Quillet

Lic. oec.

Berufliche Stationen:

Seit 2019 Partnerin und Teilinhaberin, ACAD
Sarl, Académie des administrateurs,
Lausanne
2004–2018 Managing Partner und Teilinhaberin,
Crescendo Marketing
2000–2003 Managing Director Home and
Personal Care, Unilever Poland
1992–2000 Verschiedene Funktionen in den
Bereichen Verkauf und Marketing,
Unilever Schweiz und Vietnam
1990–1992 Internal Auditor, Nestlé International

Wesentliche Mandate: HUG AG,
Malters, VR-Mitglied | Schenk Holding
SA, Rolle, VR-Präsidentin
(seit 24.6.2022) | Téléc-Villars-Gryon-
Diablerets SA, Villars-sur-Ollon,
VR-Mitglied | Emmi AG, Luzern,
VR-Mitglied | SwissBoardForum,
Bern, Mitglied des Vorstands
(bis 31.5.2022) | Glückskette, Genf,
Mitglied des Stiftungsrats
(bis 30.6.2022) | Centre Patronal,
Paudex, Mitglied des Vereins | Plate-
forme 10, Lausanne, Mitglied des Stif-
tungsrats.

Beat Schwab

Dr. rer. pol.

Berufliche Stationen:

Seit 2015 VR-Präsident, Schwab & Kuster AG
2012–2017 Managing Director, Head Real Estate Investment Management, Credit Suisse AG, Zürich
2006–2012 Chief Executive Officer, Wincasa AG, Winterthur
1999–2006 Mitglied der Geschäftsleitung / Direktor Geschäftsentwicklung, ISS Schweiz AG / Sevis AG, Facility Management Zürich/Basel
1998–1999 Direktor, Leiter Fixed Income / Forex Research Schweiz, Credit Suisse First Boston, Zürich
1992–1997 Vice President, Leiter Konjunkturforschung & Branchenanalysen, UBS Economic Research, Zürich

Wesentliche Mandate: Zug Estates Holding AG, Zug, VR-Präsident | Raiffeisen Schweiz Genossenschaft, St. Gallen, VR-Mitglied | Raiffeisen Winterthur Genossenschaft, Winterthur, VR-Präsident (seit 20.6.2022) | Varia US Properties AG, Zug, VR-Mitglied | Stiftung für Kunst, Kultur und Geschichte (SKKG), Winterthur, Vizepräsident des Stiftungsrats | Terresta Immobilien- und Verwaltungs AG, Winterthur, VR-Präsident | Belplan Immobilien AG, Winterthur, VR-Mitglied.

Daniel Trolliet

Personalvertreter, Betriebsdisponent SBB

Berufliche Stationen:

2012–2022 Grossrat Kanton Waadt
2007–2012 Gewerkschaftssekretär SEV
2006–2016 Gemeinderat Avenches
1995–2007 Mitarbeiter Internationale Angelegenheiten SBB

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

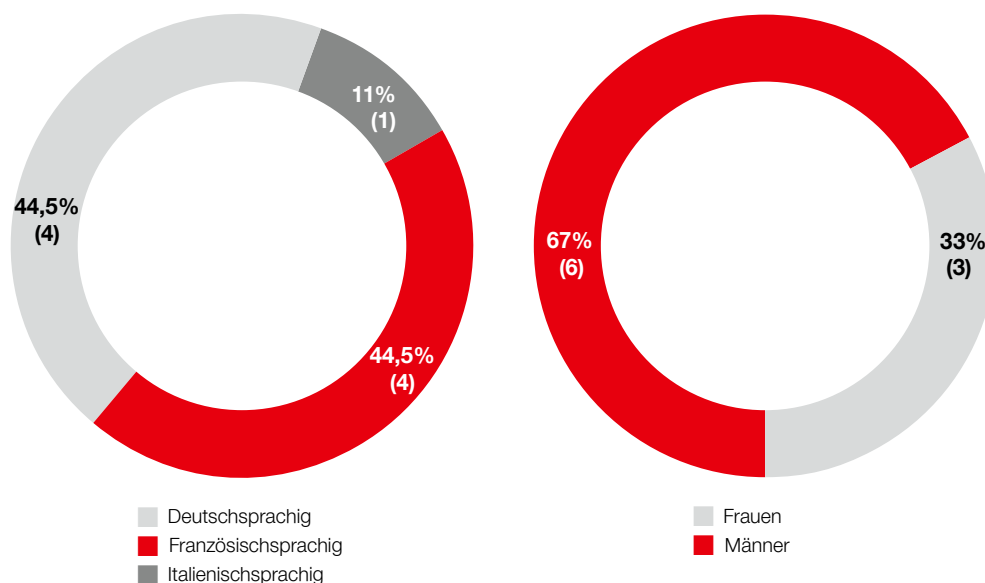
Wahl und Amtszeit.

Der Verwaltungsrat und die Verwaltungsratspräsidentin bzw. der Verwaltungsratspräsident werden von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt. Die Generalversammlung wählt die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Verwaltungsrats. Im Übrigen konstituiert sich der Verwaltungsrat selbst. Die maximal mögliche Amtszeit beträgt zwölf Jahre (Amtszeitbeschränkung).

Die Amtsdauer endet in jedem Fall spätestens an der ordentlichen Generalversammlung, die auf das Kalenderjahr folgt, in dem das 70. Altersjahr vollendet worden ist. Es finden jeweils gestaffelte Erneuerungswahlen statt. Die nächsten Wahlen finden im April 2023 statt.

Verwaltungsrat nach Sprache und Geschlecht.

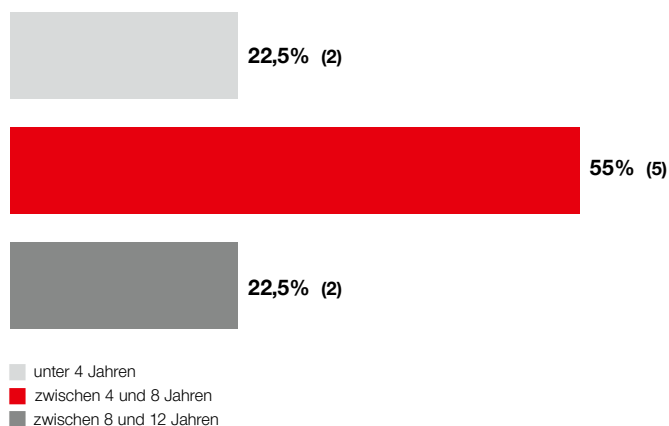
In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2022



57

Verwaltungsrat nach Amtszeit.

In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2022



Geschäftsbericht 2022

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

Nachfolgeplanung.

Der Verwaltungsrat prüft regelmässig, ob die Qualifikationen, Fähigkeiten und Erfahrungen seiner Mitglieder den Bedürfnissen des Verwaltungsrats und den Anforderungen an seine Tätigkeit entsprechen. Frühzeitig leitet er die

Suche nach neuen Mitgliedern ein, um die erforderlichen Kompetenzen und die Diversität im Gremium sicherzustellen. Der Verwaltungsrat definiert gestützt auf seine Kompetenzmatrix zuhanden des zuständigen Ad-hoc-Nominationsausschusses ein spezifisches Anforderungsprofil mit den gewünschten Qualifikationen, Fähigkeiten, Erfahrungen und Eigenschaften. Gestützt auf dieses evaluiert der Nominationsausschuss potenzielle Kandidatinnen und Kandidaten und gibt dem Verwaltungsrat nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK, Empfehlungen für die Wahl neuer Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung ab.

Interne Organisation und Arbeitsweise.

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

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Umsetzung der strategischen Ziele des Bundesrats. Er erlässt die Strategie des Konzerns für die Umsetzung der strategischen Ziele unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Auswirkungen. Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2022 acht ordentliche Sitzungen und zwei Klausursitzungen ab.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden von der Verwaltungsratspräsidentin auf Vorschlag des

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

Ausschüsse des Verwaltungsrats.

Einzelne Aufgaben hat der Verwaltungsrat an Ausschüsse delegiert. Gemäss Organisationsreglement haben die VR-Ausschüsse Beschlusskompetenz in einzelnen Geschäften, die nicht unentziehbare oder unübertragbare Aufgaben betreffen. Die ständigen Verwaltungsratsausschüsse der SBB sind am 31. Dezember 2022 wie folgt zusammengesetzt:

Verwaltungsrat.

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

¹ Vorsitz

Ausserdem hat der Verwaltungsrat folgende Ad-hoc-Ausschüsse im Jahr 2022 eingesetzt:

Ad-hoc-Ausschuss Cargo	Ad-hoc-Nominationsausschuss
Monika Ribar ¹	Monika Ribar ¹
Georg Kasperkovitz	Pierre-Alain Urech
Andreas R. Herzog	Alexandra Post Quillet
Véronique Gigon	

¹ Vorsitz

Der CEO und die betroffenen Konzernleitungsmitglieder nehmen in der Regel an diesen Ausschusssitzungen teil. Der Prüfungsausschuss tagte fünfmal im Geschäftsjahr. Er behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, Treasury, Steuern, Versicherungen, internes Kontrollsystem sowie Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Er entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die der Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert hat. Er beurteilt im Auftrag des Verwaltungsrats die Unabhängigkeit und die Leistung der Internen und der Externen Revisionsstelle. Der Leiter der Internen Revision nimmt an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.

Der Personal- und Organisationsausschuss traf sich zu sieben ordentlichen Sitzungen im Geschäftsjahr. Er behandelt die VR-Geschäfte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wahl bzw. der Abberufung von Konzernleitungsmitgliedern sowie mit deren Vergütung (inkl. Anstellungsbedingungen) stehen. Ferner behandelt er alle das Personal betreffenden Geschäfte (zum Beispiel Gesamtarbeitsverträge) und stellt die Durchführung des Deklarationsprozesses hinsichtlich Interessenbindungen des Verwaltungsrats der SBB und die Überwachung der Befolgung der Ausstandsregeln sowie die Überwachung der Einhaltung des Verhaltenskodex VR SBB sicher. Ausserdem befasst er sich mit Fragen der Organisation der Kon-

zernspitze (CEO und erste Führungsebene) sowie mit weiteren wichtigen personellen und sozialen Themen.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss kam zu zwei Sitzungen im Geschäftsjahr zusammen. Er behandelt die Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie das Risk Management und dessen Weiterentwicklung, den jährlichen Corporate Risk Report (inkl. Massnahmencontrolling), den Legal & Compliance Report, die Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk- und Compliance-Management-Grundsätze (Risk Policy SBB, Compliance Policy und Code of Conduct) und -Aktivitäten in diesem Bereich sowie die Beurteilung und Überwachung kritischer Informationssicherheitsrisiken (inkl. IT- und Cyber-Security). Der Leiter der Internen Revision, die Leiterin Recht und Compliance sowie die Leiterin des Corporate Risk Management nehmen an den Sitzungen des Risk- und Compliance-Ausschusses teil.

Der Ausschuss Politischer Dialog tagte dreimal im Geschäftsjahr. Er besorgt die politische und regulatorische Positionierung der SBB, zum Beispiel im Rahmen von Vernehmlassungen, Stellungnahmen oder wesentlichen parlamentarischen Geschäften auf nationaler oder kantonaler Ebene, definiert die Schwerpunktsetzung Politik und Regulation, bereitet wichtige konzernrelevante Konzessionsgesuche vor, erstattet gegenüber dem Bund Bericht (insbesondere Eignerbericht) und bereitet die SBB Position zur Erneuerung der strategischen Ziele Bund/SBB vor. Der Leiter Public Affairs und Regulation und der Leiter Regulation und Internationales sind Teilnehmer der Sitzungen des Ausschusses Politischer Dialog.

Der VR hat am 18. Mai 2022 einen Ad-hoc-Ausschuss Cargo eingesetzt. Dieser tagte fünfmal im Geschäftsjahr. Er beschäftigte sich mit der Weiterentwicklung inkl. Finanzierung und der Governance des Segments Güterverkehr.

Und schliesslich wurde für die VR-Nachfolgeregelung ad hoc ein Nominationsausschuss eingesetzt. Diesem stand die Verwaltungsratspräsidentin vor. Mitglieder waren A. Post Quillet und P.-A. Urech. Er tagte siebenmal im Geschäftsjahr.

Selbstevaluation.

Der Verwaltungsrat führt einmal jährlich eine Selbstevaluation durch. Dabei wird die Arbeit des Gesamtgremiums, seiner Ausschüsse und die Leistung der Präsidentin bewertet. Die Beurteilung befasst sich mit den Verantwortungen und Kompetenzen, der Strategiearbeit, der Organisation, der Zusammensetzung, der Zusammenarbeit, den Weiterentwicklungsmöglichkeiten sowie den Arbeitsabläufen des Gremiums. Es soll sichergestellt werden, dass die Funktionsweise des Verwaltungsrats SBB sowie seine Strukturen den Erwartungen der Mitglieder und der zugehörigen Interessengruppen bestmöglich entsprechen. Es sollen Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt werden, um die Arbeit des Verwaltungsrats und allenfalls

die Zusammenarbeit mit der Konzernleitung effizienter zu gestalten. Der Verwaltungsrat und die Ausschüsse besprechen die Ergebnisse der Umfrage in einer Sitzung und legen Schwerpunkte und Massnahmen für das folgende bzw. laufende Jahr fest. Die Präsidentin führt ferner mit jedem Mitglied ein persönliches Jahresgespräch.

Die vorgeschlagenen Weiterentwicklungsmöglichkeiten werden geprüft und wo sinnvoll sukzessive in die Jahresplanung aufgenommen.

Im Rahmen der zwei Mal pro Jahr stattfindenden VR-Klausuren befasst sich der Verwaltungsrat vertieft mit mindestens einem Thema zu einer anstehenden Herausforderung und tauscht sich dazu eingehend mit dem zuständigen Management aus. Neue VR-Mitglieder erhalten im Rahmen eines umfangreichen Einführungsprogramms einen breiten Einblick in die Organisation und Tätigkeit der SBB und werden aufgabenbezogen in ihre Tätigkeit eingeführt.

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 12 Abs. 1 SBBG und den Statuten die Geschäftsführung an die Konzernleitung delegiert. Die Kompetenzen beider Führungsorgane sind im Organisationsreglement festgelegt. Darin sind die von Gesetzes wegen unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben des Verwaltungsrats beschrieben und diejenigen Entscheidungen festgelegt, für die sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Das Organisationsreglement wird regelmässig angepasst, letztmals in der VR-Sitzung vom 14. Dezember 2022 (Inkraftsetzung 1. Januar 2023).

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat ein integriertes Planungs- und Reportingsystem eingerichtet. Ihm stehen insbesondere folgende Instrumente zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung:

- Performance Cockpit: institutionalisierte finanzielle Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns und ein Latest Estimate über die Erreichung der Budgetvorgaben;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP);
- langfristige Unternehmensperspektive;
- Zielsystem für alle geschäftsrelevanten Einheiten, differenziert nach abgeltungsberechtigten und nicht abgeltungsberechtigten Bereichen;
- Genehmigung Geschäftsbericht zuhanden der Generalversammlung;
- Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele zuhanden des Bundesrats;

- Genehmigung jährlicher Revisionsplan für die Interne Revision;
- Kenntnisnahme der Revisionsberichte der Internen und der Externen Revisionsstelle sowie Kenntnisnahme des umfassenden Berichts der Externen Revisionsstelle;
- Genehmigung jährlicher Corporate Risk Report;
- Genehmigung Massnahmen-Controlling;
- Kenntnisnahme des Legal & Compliance Report;
- Internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- Genehmigung jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften der SBB;
- Kenntnisnahme jährlicher Netzzustandsbericht;
- Genehmigung jährlicher Bericht zur Leistungsvereinbarung;
- Genehmigung jährlicher Sicherheitsbericht Security, Safety und Cyber Security;
- Kenntnisnahme jährliche Performance Review Pünktlichkeit;
- Kenntnisnahme jährliche Umfrage Personalmotivation.

Interne Revision.

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

Risk Management.

Die SBB betreibt ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrats und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risk Management, das sich an ISO 31000 orientiert. Grundlage dafür ist die vom Verwaltungsrat verabschiedete Risk Policy SBB, die Ziele, Grundsätze sowie Aufgaben und Verantwortungen im Risk Management der SBB regelt. Im jährlichen Risk-Management-Prozess werden die Risiken identifiziert, beurteilt und Massnahmen zur Risikosteuerung ergriffen. Im Rahmen des Massnahmen-Controllings werden die Massnahmen zur Risikosteuerung beurteilt und nach Bedarf angepasst. Auf oberster Ebene setzen sich die Konzernleitung, der Risk- und Compliance-Ausschuss sowie der Verwaltungsrat mit den wesentlichen Risiken und den Massnahmen auseinander. Entscheidungen auf dieser Stufe werden in den nachfolgenden Risk-Management-Prozessen berücksichtigt. Über die Durchführung der Risikobeurteilung wird gemäss Art. 961c OR im Anhang zur Konzernrechnung berichtet.

Internes Kontrollsystem der Finanzberichterstattung.

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

Compliance Management.

Die SBB nimmt ihre Verantwortung als faire und korrekte Partnerin gegenüber Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit wahr. Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt. Die SBB betreibt ein Compliance Management System (CMS), das sich am ISO-Standard 37301:2021 orientiert. Der Verwaltungsrat legt die übergeordneten Vorgaben fest und verantwortet die Oberaufsicht. Der Verhaltenskodex SBB («Code of Conduct») enthält die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln, die für alle Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden und Lieferanten gleichermaßen verbindlich sind. Die Compliance Policy regelt die Organisation, Vorgaben und Verantwortlichkeiten für das Compliance Management der SBB. In der Weisung Antikorruption legt der Verwaltungsrat den Umgang mit Zuwendungen und Interessenbindungen fest. Die SBB toleriert keinerlei Bestechung oder andere Korruption.

Die SBB verfügt über eine unabhängige und mit adäquaten Ressourcen ausgestattete Compliance-Organisation. Der Chief Compliance Officer steuert das CMS als Ganzes. Für die sieben Themen der Kern-Compliance (Abgeltungen, Antikorruption, Beschaffungsrecht, Datenschutz, Geldwäscherei, Vermögensdelikte und Wettbewerbsrecht) sind Compliance-Officers eingesetzt.

Die Compliance-Organisation stellt das Gesetzesmonitoring sicher und analysiert die Compliance-Risiken. Es wer-

den Massnahmen definiert und umgesetzt, um das Risiko von Verstössen zu vermindern. Die Mitarbeitenden werden risikobasiert und zielgruppenspezifisch geschult. Die Wirksamkeit des Compliance Management System wird überwacht. Zudem wird es laufend verbessert und weiterentwickelt. Zweimal jährlich wird der Verwaltungsrat über das Compliance Management System und die wesentlichen Compliance-Vorkommnisse informiert.

Die SBB toleriert keine Verstösse gegen gesetzliche Bestimmungen, gegen ihren Verhaltenskodex oder andere Regelungen. Zur Meldung von vermuteten oder tatsächlichen Compliance-Verstössen betreibt die Compliance-Organisation eine sichere, vertrauliche, webbasierte Compliance-Meldestelle (compliance.sbb.ch). Sie steht den Mitarbeitenden der SBB und ihrer Konzerngesellschaften sowie Kunden und Kundinnen und Geschäftspartnern auf Wunsch auch anonym zur Verfügung.

Potenzielle Verstösse werden durch die Compliance-Falluntersuchungsstelle nach einem standardisierten Prozess konsequent und vertraulich untersucht. Verstösse werden sanktioniert. Insgesamt erhielt die Compliance-Falluntersuchungsstelle im Jahr 2022 240 Meldungen. In 109 Fällen wurde eine Falluntersuchung eröffnet (45%). 2022 wurden 98 Falluntersuchungen abgeschlossen. Bei 72 Prozent der Fälle wurde der Verdacht auf einen Verstoß gegen externe oder interne Vorgaben bestätigt.

Menschenrechtliche Sorgfaltspflicht.

Die SBB nimmt im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten die Sorgfaltspflicht zur Einhaltung der Menschenrechte in der Lieferkette wahr. Dabei orientiert sie sich am Schweizer Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte und setzt die Verordnung über Sorgfaltspflichten und Transparenz in den Bereichen Mineralien und Metalle aus Konfliktgebieten sowie Kinderarbeit um. Die Risikobeurteilung, die Massnahmen und den Fortschritt legt sie im Rahmen der Jahresberichterstattung im Nachhaltigkeitsreporting gemässe GRI offen. Dieses wird von der Konzernleitung und dem Verwaltungsrat genehmigt.

Konzernleitung.

62

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



Mitglieder der Konzernleitung.

Am 31. Dezember 2022 setzte sich die Konzernleitung der SBB AG aus acht Mitgliedern zusammen.

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

63

Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung (KL). Die KL, vertreten durch den CEO, ist dem VR gegenüber für den Gesamterfolg des Konzerns verantwortlich und wirkt bei der langfristigen Entwicklung der SBB mit. Die Konzernleitung besteht aus acht Mitgliedern, die vom Verwaltungsrat gewählt werden. Sie sind für die operative Führung ihres jeweiligen Verantwortungsbereichs zuständig.

Der CEO ist gegenüber dem Verwaltungsrat für den Gesamterfolg der SBB und damit für die Gesamttätigkeit und für die effiziente und effektive Arbeitsweise der Konzern-

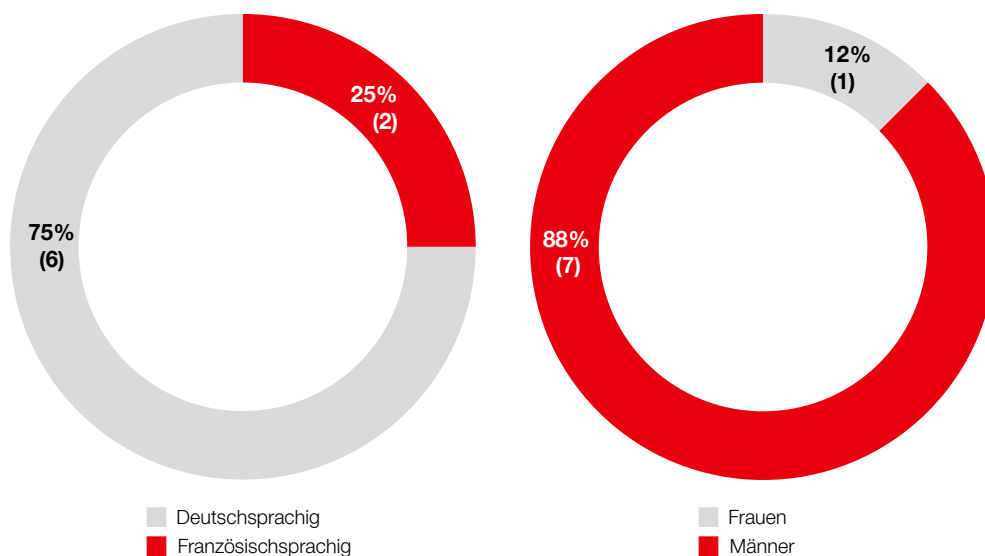
leitung verantwortlich. Er vertritt die Anträge und Anliegen der Konzernleitung in der Regel gemeinsam mit dem verantwortlichen Konzernleitungsmitglied gegenüber dem Verwaltungsrat.

Änderungen im Geschäftsjahr.

Im Geschäftsjahr 2022 gab es keine personellen Änderungen in der KL. Bei Neubesetzungen führt der Verwaltungsrat seine Anstrengungen für eine ausgewogenere Geschlechtervertretung in der KL fort.

Konzernleitung nach Sprache und Geschlecht.

In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2022



Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Gemäss der SBB internen «Weisung Antikorruption» (Ziffer 3) weisen die Vorgesetzten ihre Mitarbeitenden in geeigneter Form, insbesondere auch bei Stellenantritt, auf ihre Verpflichtungen betreffend Umgang mit Interessenbindungen hin. Die Vorgesetzten prüfen gemeldete oder von ihnen selbst festgestellte Interessenbindungen darauf, ob Interessenkonflikte für ihre Mitarbeitenden vorliegen oder daraus entstehen könnten. Sie entscheiden über angemessene Massnahmen (z.B. Ausstand allgemein oder für einen einzelnen Geschäftsfall, Aufgabe einer Nebenbeschäftigung, Auflagen betreffend eine Nebenbeschäftigung, usw.).

Gemäss Kaderreglement (Ziffer 7.1), das per 1. Januar 2022 diesbezüglich konkretisiert wurde, dürfen KL-Mitglieder grundsätzlich (Ausnahmen in begründeten Fällen möglich) nur eine Nebenbeschäftigung haben, kein Präsidium übernehmen, und Nebenbeschäftigungen in Unternehmen, die in einer Geschäftsbeziehung mit der SBB AG stehen, werden nur in Ausnahmefällen bewilligt.

Die Übernahme von Nebenbeschäftigungen bedarf vor der Annahme eines solchen Mandates der schriftlichen Zustimmung des CEO sowie des Verwaltungsrats SBB bzw. beim CEO des Verwaltungsrats SBB. Massgebliche Prüfkriterien sind insbesondere die zeitliche Belastung, das Entgelt, die Konkurrenzsituation mit der SBB, Auswirkungen auf die Reputation der SBB und potenzielle Interessenkonflikte.

Als Nebenbeschäftigung gilt (Ziffer 7 Kaderreglement), unabhängig des prozentualen Anteils, jede neben dem SBB-Arbeitsverhältnis entgeltlich oder unentgeltlich ausgeübte Tätigkeit, die im Anstellungs-, im Auftragsverhältnis oder als selbständig erwerbende Person ausgeübt wird. Nicht unter Nebenbeschäftigungen fallen reine Mitgliedschaften in Vereinen. Auch ehrenamtliche Tätigkeiten, die dem Gemeinwohl dienen, wie z.B. Vorstand in einem Sportverein oder Stiftungsrat bei einer sozialen Institution, werden nicht als Nebenbeschäftigung qualifiziert, sofern der Zeitaufwand bescheiden ist und die Tätigkeit unentgeltlich erfolgt.

Für Verwaltungsrats- oder Stiftungsratsmandate im Auftrag der SBB gelten die vorstehenden Regelungen zu den Nebenbeschäftigungen nicht.

Für die Übernahme öffentlicher Ämter ist Folgendes zu beachten (Ziffer 7.3 Kaderreglement): Ein Amt gilt dann als öffentlich, wenn es sich um eine Mitgliedschaft in der Exekutive, Legislative oder Judikative handelt. Die Mitgliedschaft in einer Vormundschaftsbehörde, die Übernahme eines Amtes als Vormunds-, Beistands- oder Beiratsperson und die Mitgliedschaft in einer vom Staat anerkannten kirchlichen Behörde sind dem öffentlichen Amt gleichgestellt. Falls die Ausübung des öffentlichen Amtes zur Beeinträchtigung der Interessen der SBB führen könnte, ist sie nicht mit den arbeitsvertraglichen Verpflichtungen der

Mitglieder der Konzernleitung vereinbar. Die Ausübung des öffentlichen Amtes bedarf vorgängig der schriftlichen Zustimmung des CEO sowie des Verwaltungsrats SBB bzw. beim CEO des Verwaltungsrats SBB. Die Mitglieder der Konzernleitung informieren den Verwaltungsrat SBB bereits im Vorfeld bei einer Kandidatur für ein öffentliches Amt.

Die KL-Mitglieder befassten sich mehrfach eingehend mit dem Thema und weisen eine hohe Sensibilität dazu auf. Ihre eigenen Mandate wurden mit dem CEO besprochen, bei Bedarf vertieft geprüft, und gegebenenfalls wurden Massnahmen ergriffen.

Im Rahmen der Behandlung des Geschäftsberichts SBB wird einmal jährlich die Gesamtübersicht über die Mandate der KL-Mitglieder erörtert und die Interessenbindungen auf ihre Konformität mit den internen Vorgaben geprüft.

Der Bereich Compliance plant ein neues eLearning im Zusammenhang mit der Revision der «Weisung Antikorruption» mit Schwerpunkt Interessenbindung. Dieses soll 2023 ausgerollt und auch durch die KL-Mitglieder absolviert werden.

Durch das beschriebene Vorgehen ist eine sehr hohe Sensibilität bezüglich des Themas Interessenbindungen/Interessenkonflikte beim VR und beim Management SBB gegeben.

Allfällige Konkretisierungen der geltenden Vorgaben sind insbesondere im Hinblick auf die Aktienrechtsrevision in Prüfung und werden im Laufe des Jahres 2023 umgesetzt. Die nachfolgende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2022, die Ausbildung und berufliche Laufbahn sowie über die wesentlichen Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, über ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der jeweiligen Mitglieder.

Vincent Ducrot

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

Berufliche Stationen:

Seit 4/2020	CEO der SBB
2011–2020	Generaldirektor der Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Givisiez
2009–2010	a.i. Leitung Personenverkehr SBB
1999–2011	Leiter Fernverkehr SBB
2000–2002 und 1997–1998	Delegierter der SBB Expo.02
1993–1997	Verantwortlicher Softwareprodukte, Informatik SBB
1990–1993	Senior Consultant IT, JMA Information Engineering
1986–1990	Ingénieur IT, Inser SA

Wesentliche Mandate: SBB Cargo AG, Olten, VR-Vizepräsident | Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), Bern, Vorstands- und Ausschussmitglied | Digitalswitzerland, Zürich, Mitglied | LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern, Mitglied des Vorstands | Ouestrail, Monthey, Mitglied.

Wesentliche Mandate: Elvetino AG, Zürich, VR-Präsident (bis 9.6.2022) | login Berufsbildung AG, Bern, VR-Mitglied | SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Mitglied des Vereinsvorstands.

Véronique Stephan

Lic. oec. HSG, lic. iur.

Berufliche Stationen:

Seit 5/2021 Leiterin Markt Personenverkehr SBB
2020–2021 Chief Commercial Officer, Corplex, London
2015–2020 Vice President Commercial, Ball Packaging EMEA, London
2003–2015 Sales & Business Development Director, Johnson & Johnson Consumer, Zug und Athen
2000–2001 Vice President Marketing, surfEU.com, Zürich
1998–2000 Brand Manager, L'Oréal, Madrid
1995–1997 Consultant, McKinsey, Zürich

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

Linus Looser

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

Berufliche Stationen:

Seit 5/2021 Leiter Produktion Personenverkehr SBB
2019–2021 Leiter Bahnproduktion, Personenverkehr SBB
2015–2019 Leiter Verkehrsmanagement, Personenverkehr SBB
2013–2015 Leiter Bahnproduktion Schweiz, Personenverkehr SBB
2010–2012 Leiter Bahnproduktion Zürich, Personenverkehr SBB
2008–2009 Leiter Entwicklung und Services, Personenverkehr SBB
2007–2008 Management Trainee der SBB

Alexander Muhm

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

Berufliche Stationen:

Seit 1/2019 Leiter Immobilien SBB
2013–2018 Leiter Development, Immobilien SBB
2012–2013 Leiter Portfolio Bahnhöfe, Immobilien Portfoliomanagement SBB
2009–2012 Gesamtprojektleiter, Immobilien Development SBB
2005–2009 Gesamtprojektleiter, ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH, Wien

Wesentliche Mandate: Grosse Schanze AG, Bern, VR-Vizepräsident | SBB Historic, Erstfeld, Mitglied Stiftungsrat.

Peter Kummer

Lic. rer. pol.

Berufliche Stationen:

Seit 8/2020 Leiter Infrastruktur SBB
2009–2020 Leiter Informatik SBB
2007–2009 Leiter IT-Architektur & Qualität, Informatik SBB
1999–2007 Leiter Unternehmensarchitektur (IT), Schweizerische Mobiliar Versicherungsgesellschaft AG, Bern
1992–1999 Verschiedene Funktionen in den Bereichen IT Consulting, Unternehmensarchitektur und Strategie

Wesentliches Mandat: BLS Netz AG, Frutigen, VR-Mitglied.

Franz Steiger

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

Berufliche Stationen:

Seit 9/2021 Leiter Finanzen SBB
2017–2021 Leiter Finanzen, Immobilien SBB
2016–2017 Leiter Transformation und Digitalisierung, Stellvertreter des CEO, Mitglied der Geschäftsleitung Switzerland Global Enterprise, Zürich
2005–2016 CFO und Leiter Business Support, Mitglied der Geschäftsleitung Switzerland Global Enterprise (ehemals Osec), Zürich
2000–2005 Controller, Direktor Finanzen, Mitglied der Geschäftsleitung Hertz AG, Schlieren
1991–2000 Verschiedene Funktionen in den Bereichen Controlling, Projektmanagement bei Landis & Gyr / Elektrowatt / Siemens Building Technologies

Wesentliches Mandat: SBB Cargo AG, Olten, VR-Präsident (seit 27.4.2022).

Markus Jordi

Lic. iur.

Berufliche Stationen:

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

Wesentliche Mandate: SBB Cargo AG, Olten, VR-Mitglied | Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), Brüssel, Member of the HR Directors Conference und Member of the Steering Committee European Sectoral Social Dialogue | SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Präsident des Vereinsvorstands |

Pensionskasse SBB, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrats | SBB Historic, Erstfeld, Mitglied des Stiftungsrats | Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich, Vorstandsmitglied | Stiftung Entschädigungsfonds für Asbestopfer, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrats | Pensionskasse Kanton Solothurn, Solothurn, Vizepräsident der Verwaltungskommission.

Jochen Decker

Dr. rer. nat., Diplom-Biochemiker Universität Regensburg

Berufliche Stationen:

Seit 1/2021 Leiter Informatik SBB
2008–2021 Leiter IT-Operations Management, Chief Architect, Leiter Digitalisierung SBB IT, ab 2011 Mitglied GL IT
2005–2008 Manager bei Q-Perior «Strategisches IT Management»
2002–2005 Consultant bei Accenture «Strategic IT Effectiveness»

Wesentliche Mandate: Digitalswitzerland Foundation, Zürich, Mitglied des Vorstandes (seit 1.10.2022) | SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Mitglied des Vereinsvorstands SBB | Digitalswitzerland, Zürich, Mitglied Executive Committee (bis 30.6.2022).

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2022 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung bestand im Jahr 2022 aus dem CEO, den Leitern der Divisionen Produktion Personenverkehr, Markt Personenverkehr, Immobilien, Infrastruktur sowie der Fachführungen Finanzen, Human Resources und Informatik.

Der CEO steht der Konzernleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Konzernleitung sind ihm unterstellt. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiter und Leiterinnen der Fachführungen Kommunikation, Unternehmensentwicklung, Sicherheit und Produktionsqualität, Recht und Compliance, Public Affairs & Regulation, den Segmentsverantwortlichen Güterverkehr und die Leitungen wesentlicher Projekte ausserhalb der Konzernleitung.

67

Vergütungen.

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

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

Bei der Festsetzung der Vergütungen für die Konzernleitung berücksichtigt der Verwaltungsrat das unternehmerische Risiko, die Grösse des Verantwortungsbereichs sowie die Kaderlohnverordnung des Bundes. Die Vergütungen, die die Mitglieder der Konzernleitung der SBB erhalten, sind nach transparenten, nachvollziehbaren und vom Verwaltungsrat der SBB gestützten Kriterien definiert. Die Vergütungen der Verwaltungsrats- und der Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings an den Bund rapportiert.

Vergütungen an ehemalige Organmitglieder.

An das ehemalige Mitglied der Konzernleitung, Anton Häne, wurde im Berichtsjahr ein Honorar im Umfang von 61 000 Franken für die Ausübung mehrerer Mandate im Auftrag der SBB (z.B. SBB Historic, PK SBB, FVP) ausgerichtet (im Vorjahr wurden an ein ehemaliges KL-Mitglied 5000 Franken bezahlt).

Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

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

Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Orgendarlehen.

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

Höchste Gesamtvergütungen.

Die Vergütungen für die Verwaltungsratspräsidentin (296 197 Franken) und für den CEO (1 004 260 Franken, inkl. Beiträgen an die berufliche Vorsorge) entsprechen je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Vergütungen im Berichtsjahr. Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zur Jahresgesamtvergütung des Median-Lohnes aller Mitarbeitenden betrug 2022 8,6 : 1.

Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge.

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

Die Generalversammlung hat an ihrer Sitzung vom 21. April 2021 folgende maximale Beträge der Gesamtvergütung für das Jahr 2022 beschlossen:

- für den Verwaltungsrat 1 130 235 Franken (inkl. VRP und Beiträgen an die Grundversicherung PK);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 295 857 Franken (inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK);
- für die Konzernleitung 5 801 895 Franken (inkl. CEO, inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK SBB und die Kaderzusatzversicherung).

Effektiv wurden folgende Beträge ausbezahlt (vgl. Tabelle auf Seite 70):

- für den Verwaltungsrat 1 116 027 Franken (inkl. VRP);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 296 197 Franken;
- für die Konzernleitung 5 414 684 Franken (inkl. Beiträgen an die Grundversicherung PK SBB und die Kaderzusatzversicherung).

Die Tabelle zeigt die gesamte den Konzernleitungsmitgliedern gewährte Vergütung für die Geschäftsjahre 2021 und 2022, aufgeschlüsselt nach einzelnen Komponenten und inklusive Nennung des auf den CEO entfallenden Betrags. Damit beträgt der variable Lohnanteil für die Konzernleitungsmitglieder (inkl. CEO, ohne Arbeitgeberbeiträge an die Personalvorsorge und Sozialversicherung, total 455 557 Franken) 13,0 Prozent des Basissalärs (total 3 512 469 Franken).

Damit wurden die von der Generalversammlung festgesetzten Obergrenzen und die vom Eigner festgelegten Rahmenbedingungen eingehalten. Einzig bei der VR-Präsidentin ergab sich aufgrund eines Rechenfehlers ein höherer Beitrag an die Sozialversicherungen von 340 Franken.

Verwaltungsrat.

CHF	2022	2021
Alle Mitglieder des Verwaltungsrats		
Honorare	937 000	892 195
Spesenpauschalen	78 500	78 500
GA	44 694	44 714
Beiträge an die Sozialversicherungen ¹	55 833	0
Gesamtvergütung	1 116 027	1 015 409
Verwaltungsratspräsidentin		
Honorar	252 000	246 000
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	5 852	5 852
Beiträge an die Sozialversicherungen ¹	15 845	0
Gesamtvergütung	296 197	274 352
Übrige acht Mitglieder des Verwaltungsrats		
Honorare	685 000	646 195
Spesenpauschalen	56 000	56 000
GA	38 842	38 862
Beiträge an die Sozialversicherungen ¹	39 988	0
Gesamtvergütung	819 830	741 057

Konzernleitung.

CHF	2022	2021
Alle Mitglieder der Konzernleitung (inkl. CEO)		
Fixes Grundsalar	3 512 469	3 483 418
Erfolgsorientierter Lohnbestandteil ²	455 557	467 561
Spesenpauschalen	159 600	154 000
GA	66 286	70 800
Beiträge an die Sozialversicherungen ¹	250 122	0
Berufliche Vorsorge ³	970 650	945 077
Gesamtvergütung	5 414 684	5 120 856
CEO		
Fixes Grundsalar ⁴	633 043	633 043
Erfolgsorientierter Lohnbestandteil ²	85 731	85 461
Spesenpauschale	25 200	25 200
GA	18 008	13 678
Beiträge an die Sozialversicherungen ¹	44 665	0
Berufliche Vorsorge ³	197 613	204 540
Gesamtvergütung	1 004 260	961 922

¹ Ab 2022 inkl. Beiträge an die obligatorischen Sozialversicherungen

² Der Prozentsatz des variablen Lohnanteils der Konzernleitung beträgt 15 Prozent des Fixlohnes (bei 100% Konzernzielerreichung)

³ Ab 2021 inkl. Beiträgen an die berufliche Vorsorge

⁴ Fixes Grundsalar CEO +2000 Franken gegenüber Vorjahr aufgrund Geburtstagsgeschenk (zu versteuern)

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle auf jeweils ein Jahr. Für das Geschäftsjahr 2022 wählte die Generalversammlung der SBB AG Deloitte, Zürich, für eine weitere Amtsdauer von einem Jahr als Externe Revisionsstelle.

Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Die Honorare der Revisionsstelle für die gesetzlichen Prüfungen betragen für das Berichtsjahr insgesamt 1 164 895 Franken (Vorjahr

1 144 595 Franken). Für revisionsnahe und zusätzliche Dienstleistungen hat Deloitte während des Berichtsjahrs 273 600 Franken (Vorjahr 378 506 Franken) in Rechnung gestellt.

Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der Externen Revision.

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

Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte Aktionär und Einbindung der Stakeholder.

Steuerung der SBB.

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

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

wechsel und Abwehrmassnahmen (namentlich Angebotspflicht sowie Kontrollwechselklauseln).

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

- Festlegung der langfristigen Zielvorgaben im Eisenbahngesetz;
- Festlegung eines vierjährigen Zahlungsrahmens für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur durch das Parlament;
- Festlegung der strategischen Ziele für die SBB durch den Bundesrat; der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung dieser Ziele. Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele durch den Bundesrat;
- Festlegung der konkreten Verwendung von Verpflichtungskrediten für Erweiterungsinvestitionen in einer Umsetzungsvereinbarung zwischen UVEK und SBB;

- Festlegung der Ziele hinsichtlich des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr und der SBB;
- Festlegung der Statuten der SBB;
- Festlegung der Obergrenze für den Gesamtbetrag der Vergütung des VR sowie dessen Vorsitz (gesondert) und für den Gesamtbetrag der Vergütung der Konzernleitung;
- Genehmigung des Geschäftsberichts inkl. Jahres- und Konzernrechnung und der Gewinnverwendung durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Wahl bzw. Abwahl der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Entlastung der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- regelmässige Berichterstattungen an UVEK/EFD;
- Aufforderung zur Vorbildrolle von bundesnahen Betrieben beispielsweise über die Initiative «Vorbild Energie und Klima» und den Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte 2020–2023.

Einbindung der Stakeholder.

Als bundesnahes Unternehmen gehören der Bund als Eigentümer sowie Behörden, Politik und Verbände auf den drei Ebenen Bund, Kanton, Gemeinden zu den wichtigen Stakeholdern der SBB. Durch die üblichen politischen Prozesse ist die SBB in regelmässigem Austausch mit diesen Stakeholdern. Sie organisiert zudem auf eigene Initiative mehrmals jährlich und geografisch dezentral Dialogplattformen zu aktuellen Themen.

Ein weiterer zentraler Stakeholder sind unsere Kundinnen und Kunden. Sie werden über diverse Formate wie zum Beispiel über das freiwillige Mitgestaltungsformat «SBB Kundenstimme» angesprochen und in die Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen einbezogen. Je nach Inhalt werden Interviews, Umfragen, Produktetests oder Gruppendiskussionen durchgeführt. Dabei begegnen unsere Kundinnen und Kunden zum Teil direkt Projektmitarbeitenden und geben inhaltlich Feedback. 2022 haben rund 100 000 Kundinnen und Kunden aus allen Regionen der Schweiz in verschiedenen Formaten Rückmeldungen gegeben, beispielsweise zu Themen wie Kundeninformation, Rollmaterial oder Pünktlichkeit.

Die SBB ist eines der in den Medien meistzitierten Unternehmen der Schweiz. Wöchentlich erscheinen in den Medien 300 bis 400 Artikel und Berichte über die SBB. Die Mediensprecher beantworten im gleichen Zeitraum durchschnittlich über 100 Anfragen von Journalistinnen und Journalisten. Die SBB Medienstelle ist dementsprechend das Eingangstor und die Koordinationsstelle aller Medienkontakte. Sie reagiert einerseits auf Anfragen dieser Stakeholdergruppe, bindet sie andererseits aber auch proaktiv in aktuelle Themen der SBB ein.

Die SBB betreibt ein professionelles Sozialpartnermanagement. Dies beinhaltet die Pflege der kooperativen Beziehung zwischen der SBB und ihren Sozialpartnern (Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, Personalverband transfair, Personalverband Kaderverband des öffentlichen Verkehrs [KVöV], Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter [VSLF]). Sie bilden die Verhandlungsgemeinschaft, die den Gesamtarbeitsvertrag und die jährlichen Lohnmassnahmen mit der SBB verhandelt.

Finanzbericht.

Finanzbericht SBB Konzern

Konzernerfolgsrechnung SBB	74
Konzernbilanz SBB	75
Konzerngeldflussrechnung SBB	76
Konzerneigenkapitalnachweis SBB	77
Anhang zur Konzernrechnung 2022	78
Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung	103

Finanzbericht SBB AG

Erfolgsrechnung SBB AG	106
Bilanz SBB AG	107
Anhang zur Jahresrechnung SBB AG	108
Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses	118
Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung	119

Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2022	2021
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	4 242,5	3 409,3
Leistungen der öffentlichen Hand	2	3 127,2	3 263,7
Mieterträge Liegenschaften	3	657,0	608,3
Nebenerträge	4	1 343,2	1 239,6
Eigenleistungen	5	1 356,9	1 348,9
Total Betriebsertrag		10 726,8	9 869,7
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	-827,7	-777,2
Personalaufwand	7	-4 540,3	-4 407,3
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-2 811,2	-2 447,5
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9, 19	-0,5	-1,7
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	-2 452,8	-2 254,3
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	-254,1	-206,3
Total Betriebsaufwand		-10 886,7	-10 094,3
Betriebsergebnis/EBIT		-159,8	-224,6
Finanzergebnis	10	-134,5	-98,0
Ordentliches Ergebnis		-294,4	-322,6
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	11	8,1	24,2
Konzernverlust vor Steuern		-286,3	-298,4
Ertragssteuern	12	-20,9	-23,0
Minderheitsanteile	13	61,8	-3,9
Konzernverlust		-245,4	-325,3

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2022	31.12.2021
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	14	146,7	133,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	336,3	296,8
Andere Forderungen	16	144,8	145,6
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	429,9	390,7
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18	343,5	433,8
Total Umlaufvermögen		1 401,1	1 400,2
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	19	482,4	627,4
Sachanlagen	20	43 893,1	42 028,5
Sachanlagen im Bau	20	6 631,9	6 891,7
Immaterielle Anlagen	21	1 153,8	1 110,3
Total Anlagevermögen		52 161,1	50 657,9
Total Aktiven		53 562,2	52 058,1

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2022	31.12.2021
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	867,1	891,6
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	0,7	0,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	659,6	674,2
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	25	227,5	259,3
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 610,2	1 507,3
Kurzfristige Rückstellungen	27	326,9	309,3
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 692,1	3 642,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	10 659,5	10 340,3
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	25 784,1	24 342,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten	25	729,6	683,3
Langfristige Rückstellungen	27	501,2	543,2
Total langfristiges Fremdkapital		37 674,5	35 909,4
Total Fremdkapital		41 366,6	39 551,8
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		1 297,1	1 623,6
Konzernverlust		-245,4	-325,3
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		12 120,8	12 367,3
Minderheitsanteile	13	74,9	139,0
Total Eigenkapital		12 195,7	12 506,3
Total Passiven		53 562,2	52 058,1

Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2022	2021
Konzernverlust		-245,4	-325,3
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen	19, 20, 21	2 560,9	2 455,1
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen	20, 21	146,5	7,2
Abnahme Rückstellungen		-17,0	-4,2
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen		5,4	32,6
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-17,3	-35,6
Anteilige Gewinne/Verluste aus Anwendung der Equity-Methode		-1,1	2,4
Ergebnis Minderheitsanteile		-61,8	3,9
Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	71,1	197,8
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		2 441,4	2 333,9
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		-1 509,1	-1 430,2
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		932,4	903,7
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 339,7	-3 428,8
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		50,6	47,9
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-6,7	-19,5
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		1,9	5,8
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen		-281,5	-266,2
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-3 575,4	-3 660,8
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über À-fonds-perdu-Beitrag des Bundes		1 509,1	1 430,2
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur		672,1	762,9
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-447,5	-773,7
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		924,0	1 071,2
Kapitalrückzahlungen an Minderheitsaktionäre		-1,2	-12,0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		2 656,4	2 478,5
Total Geldfluss		13,4	-278,6
Flüssige Mittel per 1. Januar		133,3	411,8
Flüssige Mittel per 31. Dezember		146,7	133,3
Veränderung flüssige Mittel		13,4	-278,6

Frei verfügbarer Cashflow.

Mio. CHF	2022	2021
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)	932,4	903,7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-3 575,4	-3 660,8
Frei verfügbarer Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-2 643,0	-2 757,1
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand	2 181,1	2 193,0
Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-461,9	-564,1
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen	475,3	285,5
Total Geldfluss	13,4	-278,6

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschaftskapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinnreserven	Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
Eigenkapital per 1.1.2021	9 000,0	2 069,1	1 633,8	-8,9	12 694,0	144,5	12 838,5
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-9,1	-9,1
Konzernverlust	0,0	0,0	-325,3	0,0	-325,3	3,9	-321,4
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3	-0,4	-1,7
Eigenkapital per 31.12.2021	9 000,0	2 069,1	1 308,4	-10,2	12 367,3	139,0	12 506,3
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	-0,5	0,5	0,0	-0,1	-0,1
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,9	-1,9
Konzernverlust	0,0	0,0	-245,4	0,0	-245,4	-61,8	-307,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2	-0,3	-1,5
Eigenkapital per 31.12.2022	9 000,0	2 069,1	1 062,6	-10,9	12 120,8	74,9	12 195,7

Das Aktienkapital ist in 180 Millionen Namenaktien zu je CHF 50 Nennwert eingeteilt und voll liberiert. Der Bund ist Alleinaktionär. Der Betrag der nicht ausschüttbaren, statutarischen und gesetzlichen Reserven per 31. Dezember 2022 beträgt CHF 1890,3 Mio. (Vorjahr: CHF 1964,2 Mio.).

Anhang zur Konzernrechnung 2022.

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.

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

Abschlussdatum.

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

Konsolidierungskreis.

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

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

Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können dem Beteiligungsverzeichnis auf Seite 102 entnommen werden.

Konsolidierungsmethode.

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

Bei der erstmaligen Konsolidierung einer Gesellschaft werden deren Vermögen und deren Verbindlichkeiten nach einheitlichen Grundsätzen neu bewertet. Die Differenz zwi-

schen dem sich ergebenden Eigenkapital und dem Kaufpreis (Goodwill bzw. Badwill) wird bilanziert und über maximal fünf Jahre linear abgeschrieben.

Für alle Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt mehr als 50 Prozent der Stimmrechte hält und bei denen sie die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet. Die Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden zu 100 Prozent erfasst; die Anteile von Drittaktionären am Eigenkapital und am Ergebnis werden gesondert ausgewiesen. An der AlpTransit Gotthard AG und der Lémanis SA hält die SBB AG einen Stimmrechtsanteil von mehr als 50 Prozent. Diese Gesellschaften werden nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen, da aufgrund von Vereinbarungen und Statutenbestimmungen das Kriterium der Beherrschung nicht gegeben ist.

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

Assoziierte Gesellschaften mit einem Stimmrechtsanteil zwischen 20 Prozent und 50 Prozent werden nach der Equity-Methode in die Konzernrechnung der SBB einbezogen. Die Erfassung erfolgt zum anteiligen Eigenkapital per Bilanzstichtag. Die Bewertungsanpassung wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

Minderheitsanteile.

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

Fremdwährungsumrechnung.

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

Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs 2022	Durchschnittskurs 2021	Stichtagskurs 31.12.2022	Stichtagskurs 31.12.2021
EUR	1,00	1,08	0,98	1,03

Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

Allgemeines.

Die Konzernrechnung basiert auf den nach einheitlichen Bewertungs- und Gliederungsgrundsätzen erstellten Jahresabschlüssen der Konzerngesellschaften. Es gilt der Grundsatz der Einzelbewertung von Aktiven und Passiven. Der Ausweis erfolgt in Millionen Schweizer Franken, auf eine Nachkommastelle gerundet. Daraus können sich Rundungsdifferenzen ergeben.

Umlaufvermögen.

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

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

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

Die **angefangenen Arbeiten** werden zu Herstellkosten oder – falls dieser tiefer ist – zum realisierbaren Veräusserungswert (Niederstwertprinzip) bewertet. Die erfolgs-

wirksame Erfassung erfolgt erst nach dem Übergang des Lieferungs- und Leistungsrisikos auf den Auftraggeber (Completed-Contract-Methode).

Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil bis 20 Prozent. Die Bewertung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Die Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften beinhalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 Prozent, die nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die langfristigen Darlehen gegenüber assoziierten Beteiligungen werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen und Arbeitgeberbeitragsreserven werden ebenfalls unter den Finanzanlagen bilanziert. Sofern ein bedingter Verwendungsverzicht auf Arbeitgeberbeitragsreserven vorliegt, erfolgt eine Wertberichtigung. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können. Die übrigen Finanzanlagen enthalten Darlehen gegenüber Dritten abzüglich Wertberichtigungen für Bonitätsrisiken, langfristige Abgrenzungen für aufgelöste Zinsabsicherungen sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteienrisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten.

Die Aktivierung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten. Bei der Folgebewertung werden die betriebswirtschaftlich notwendigen kumulierten Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen abgezogen. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. Die geschätzten Nutzungsdauern betragen in Jahren:

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

Zinsaufwendungen, die bei der Erstellung von Vermögenswerten anfallen, werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswerts erforderlich ist. Die Aktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des verzinsbaren Fremdkapitals.

Geleaste Anlagewerte, die wirtschaftlich gesehen einem Anlagekauf gleichkommen (Financial Lease), werden unter dem Sachanlagevermögen aktiviert und über die gleiche Nutzungsdauer wie artverwandte Anlagen abgeschrieben. Die Leasingverpflichtungen werden unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

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 voraussichtlichen Nutzungsdauern abgeschrieben werden. Selbst hergestellte Immaterielle Anlagen werden aktiviert, wenn sie identifizierbar und die Kosten zuverlässig bestimmbar sind sowie wenn sie dem Unternehmen über mehrere Jahre einen messbaren Nutzen bringen.

Die geschätzten Nutzungsdauern der Immateriellen Anlagen betragen in Jahren:

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

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

Auf jeden Bilanzstichtag wird bei allen Aktiven geprüft, ob Anzeichen für eine Wertbeeinträchtigung (Impairment) bestehen. Eine Wertbeeinträchtigung liegt vor, wenn der Buchwert des Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Nettomarktwert und Nutzwert) übersteigt. Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, wird der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert, wobei die Wertbeeinträchtigung dem Konzernergebnis belastet wird.

Fremdkapital.

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

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

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

In den **langfristigen Verbindlichkeiten** sind langfristige Erlösabgrenzungen sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteienrisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten mit Passivsaldo enthalten.

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

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

Die unter den langfristigen Rückstellungen bilanzierten Steuerrückstellungen umfassen latente Steuern. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, die sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen bzw. lokalen steuerlichen sowie aus den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach

der Liability-Methode gebildet und periodisch an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst.

Vorsorgeverpflichtung.

Die berufliche Vorsorge der Mitarbeitenden der SBB AG, der SBB Cargo AG sowie einzelner Konzerngesellschaften wird durch die rechtlich selbstständige Pensionskasse SBB durchgeführt. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats und wird aus Beiträgen der Arbeitgebenden und der Arbeitnehmenden finanziert. Die übrigen Konzerngesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden jährlich, gestützt auf die letzten vorliegenden Abschlüsse der Vorsorgeeinrichtungen sowie eine Risikoeinschätzung basierend auf einer dynamischen Bewertung, bestimmt und gemäss Swiss GAAP FER 16 bewertet und ausgewiesen. Ein wirtschaftlicher Nutzen wird nur aktiviert, wenn die Überdeckung für den zukünftigen Vorsorgeaufwand der Gesellschaft verwendbar ist. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, wenn die Voraussetzungen zur Bildung einer langfristigen Verbindlichkeit erfüllt sind. Veränderungen des wirtschaftlichen Nutzens oder der wirtschaftlichen Verpflichtung werden erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst. In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind auch die Verpflichtungen der SBB für langfristige Mitarbeiterleistungen enthalten.

Erfolgsrechnung.

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

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

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

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

Die **Leistungen der öffentlichen Hand** umfassen Leistungen des Bundes und der Kantone für die Bahninfrastruktur und den Regionalen Personenverkehr im Umfang

der ungedeckten Kosten, basierend auf den Vereinbarungen mit den Bestellern.

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

Der Effekt aus Währungsabsicherungen wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

Derivative Finanzinstrumente.

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

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

Instrumente zur Absicherung von zukünftigen Geldflüssen werden bis zur Realisierung des künftigen Cashflows im Anhang offengelegt. Bei Eintritt des zukünftigen Geldflusses oder bei Veräusserung des Derivats wird der aktuelle Wert des Finanzinstruments bilanziert und kongruent zum abgesicherten Cashflow im Periodenergebnis erfasst. Der langfristige Anteil wird in den übrigen Finanzanlagen ausgewiesen und bei Fälligkeit in die aktiven Rechnungsabgrenzungen umgebucht.

Eventualverpflichtungen und -forderungen.

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

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

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

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2022 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Verkauf 41,5-Prozent-Anteil an der Rail Europe SAS, Puteaux (März 2022)
- Liquidation Trasse Schweiz AG, Bern (April 2022)
- Verkauf 30,6-Prozent-Anteil an der BOS Management AG, Altstätten (Dezember 2022)
- Erhöhung Anteil um 34,0 Prozent auf 99,5 Prozent an der Sensetalbahn AG, Bern (Dezember 2022)
- Reduktion Anteil um 11,5 Prozent auf 21,7 Prozent an der Gateway Basel Nord AG, Basel (Dezember 2022; neu Equity-Methode)

Wertbeeinträchtigung SBB Cargo AG.

Die Herausforderungen des Binnenschienengüterverkehrs in der Schweiz wirken sich negativ auf die wirtschaftliche Perspektive der SBB Cargo AG aus. Umsatz und Profitabilität haben sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Im sogenannten Einzelwagenladungsverkehr werden einzelne Wagen mit unterschiedlichen Gütern und Enddestinationen bei den Kunden abgeholt, gebündelt, in Rangierbahnhöfen neu zusammengestellt, über kurze Distanzen transportiert und dem Empfänger zugestellt. Der Betrieb eines solchen Netzwerks ist fixkostenlastig und die Konkurrenz auf der Strasse gross.

Der politische Prozess bezüglich neuem Gütertransportgesetz ist im Gange. Anfang November 2022 hat der Bundesrat zwei Varianten zur Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs in die Vernehmlassung gegeben. Lediglich eine der beiden Varianten sieht die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs mittels Investitionsbeiträgen und Abgeltungen vor.

Aufgrund der Unsicherheit bezüglich des Variantenentscheids und dessen operativen und finanziellen Auswirkungen für die SBB Cargo AG wurde bei der Beurteilung der Werthaltigkeit der Vermögenswerte auf die Netto-Marktwerte abgestellt. Die auf dieser Annahme durchgeführte Wertbeeinträchtigungsprüfung resultierte in einem deutlichen Wertbeeinträchtigungsbedarf.

Die Konzernrechnung wird deshalb mit ausserplanmässigen Abschreibungen im Umfang von insgesamt CHF 127,9 Mio. belastet.

Die Wirkung auf das Periodenergebnis ist wegen des Anteils der Minderheiten um 35 Prozent tiefer und beträgt CHF 83,1 Mio.

Finanzielle Stabilisierung der SBB.

Aufgrund der stetig steigenden Verschuldung der SBB und der coronabedingten Verluste im Fernverkehr sowie der Umsetzung der Motion 22.3008 «Unterstützung der Durchführung der SBB-Investitionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten» hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2022 Massnahmen zur Stabilisierung der finanziellen Situation der SBB beschlossen.

Die Massnahmen mit finanzieller Wirkung umfassen einen À-fonds-perdu-Beitrag in der Höhe der Verluste des Fernverkehrs der Jahre 2020 bis 2022 und die Senkung der sogenannten Deckungsbeiträge der Jahre 2023 bis 2029. Die Deckungsbeiträge sind Teil der Trassengebühren, die der Fernverkehr der Infrastruktur entrichtet. Diese Senkung führt zu einer Erhöhung des Betriebsbeitrags des Bunds an die Infrastruktur.

Mit diesen Massnahmen soll der Anstieg der Verschuldung der SBB gebremst und gesteuert werden.

Zudem schlägt der Bundesrat vor, die Bedingungen zum Bezug von Tresoreriedarlehen der SBB beim Bund unter Einhaltung der Schuldenbremse anzupassen.

Die Umsetzung dieser Vorhaben benötigen zum Teil Gesetzesänderungen im SBB- und Schwerverkehrsabgabengesetz. Die entsprechende Vernehmlassung läuft bis Ende März 2023.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2022	2021
Personenverkehrsertrag	3 395,4	2 539,7
Güterverkehrsertrag	746,5	777,4
Infrastruktur (Trassenertrag)	100,6	92,2
Verkehrserträge	4 242,5	3 409,3

Die Verkehrserträge haben um CHF 833,2 Mio. (+24,4%) zugenommen.

Nach der Aufhebung der Corona Massnahmen im 2. Quartal erholten sich die Personenverkehrserträge spürbar. Gesamthaft nahmen sie gegenüber dem Vorjahr um CHF 855,6 Mio. (+33,7%) zu.

Die Güterverkehrserträge nahmen um CHF 30,9 Mio. (-4,0%) ab, wobei insbesondere der Güterverkehr Schweiz betroffen war.

83

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2022	2021
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	371,7	387,0
Kantone	416,2	446,9
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	787,9	833,9
Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen		
Abschreibung Infrastruktur	1 509,1	1 430,2
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	332,9	348,0
Betriebsbeitrag Infrastruktur	337,9	438,5
Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen	2 179,8	2 216,6
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	132,7	158,4
Kantone	25,2	11,7
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	158,0	170,1
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 337,8	2 386,7
Abgeltungen für den Güterverkehr		
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	1,5	43,0
Total Abgeltungen für den Güterverkehr	1,5	43,0
Leistungen der öffentlichen Hand	3 127,2	3 263,7

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

Die Abnahme bei den Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs von CHF 46,0 Mio. (-5,5%) resultiert aus dem Wegfall der zusätzlichen Mittel, basierend auf dem Covid-19-Gesetz, welche im Vorjahr geleistet wurden.

Auch die Leistungen für die Bahninfrastruktur nahmen um CHF 48,9 Mio. ab, wobei der Wegfall der zusätzlichen Mittel des Bundes den Betriebsbeitrag wesentlich reduzierte. Die Erhöhung der Leistungen für Abschreibungen der Sparte Infrastruktur widerspiegelt den stetigen Ausbau der Bahninfrastrukturanlagen.

Die Abgeltungen für den Güterverkehr nahmen um CHF 41,5 Mio. ab. Dies entspricht genau den Mitteln, welche SBB Cargo im Vorjahr zur Bewältigung der Coronakrise erhalten hat.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten zudem Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV (Vorteilsabgeltung) in der Höhe von CHF 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 45,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abgeltungen der Kantone für den Regionalen Personenverkehr in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Mieterträge stiegen um CHF 48,7 Mio. (+8,0%). Dies insbesondere infolge der Erholung der Umsatzmieten nach der Pandemie und aus Neubetriebnahmen wie 3Johann in Basel oder Letzi Turm in Zürich.

4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2022	2021
Bahnbetriebsleistungen	40,4	39,9
Dienstleistungen	228,1	212,6
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	51,1	53,3
Erträge aus Vermietungen	96,1	87,6
Energieertrag	426,3	293,5
Geldwechsel	28,3	24,9
Provisionen	34,9	24,4
Drucksachen- und Materialverkäufe	45,0	44,0
Kostenbeteiligungen	261,3	319,4
Leistungen Bauprojekte	14,9	16,1
Beiträge Regionaler Personenverkehr Ausland	28,8	28,8
Übrige Nebenerträge	88,2	95,0
Nebenerträge	1 343,2	1 239,6

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 103,6 Mio. (+8,4%) zu.

Die Bahnbetriebsleistungen wurden im Vorjahr unter den Verkehrserträgen ausgewiesen. Da es sich mehrheitlich um Personalverleih handelt, werden diese neu unter den Nebenerträgen ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die höheren Dienstleistungserträge von CHF 15,4 Mio. (+7,3%) begründen sich vor allem mit der Erholung der Bahngastronomie.

Höhere Energiepreise führten zu einer Zunahme des Energieertrags von CHF 132,8 Mio. (+45,2%).

Die Kostenbeteiligungen nahmen um CHF 58,1 Mio. (-18,2%) ab. Sie beinhalten insbesondere Beiträge der Branche für Kosten der Betriebsplattform des öffentlichen Verkehrs Schweiz, Erträge aus Rückversicherungen oder Beiträge von Gemeinden für Bauprojekte. Die Abnahme resultiert hauptsächlich aus einem kleineren Anteil an Bauprojekten.

5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2022	2021
Investitionsaufträge	913,6	914,6
Lageraufträge	443,3	434,4
Eigenleistungen	1 356,9	1 348,9

6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand nahm um CHF 50,5 Mio. (+6,5%) auf CHF 827,7 Mio. zu. Höhere Preise und Mehrleistungen im Fahrzeugunterhalt führten zur Zunahme.

7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2022	2021
Lohnaufwand	3 203,5	3 167,0
Personalmiete	494,8	464,5
Sozialversicherungsaufwand	611,4	625,7
Übriger Personalaufwand	230,6	150,1
Personalaufwand	4 540,3	4 407,3

Der Personalaufwand wuchs gegenüber dem Vorjahr um CHF 133,1 Mio. (+3,0%).

Die Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt erhöhten sich um 284 auf 34 227, insbesondere in den Bereichen Zugführung Bahnproduktion, Unterhalt und Ausbau Bahninfrastruktur sowie bei Cargo International.

Der übrige Personalaufwand nahm um CHF 80,5 Mio. (+53,7%) zu. Dies vor allem aufgrund der Neuregelung der Fahrvergünstigungen für Angestellte des öffentlichen Verkehrs.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2022	2021
Bahnbetriebsleistungen	527,3	493,6
Miete von Anlagen	75,0	71,8
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	523,5	603,8
Fahrzeugaufwand	246,1	202,3
Energieaufwand	686,4	364,3
Verwaltungsaufwand	90,6	97,2
Informatikaufwand	215,6	200,2
Werbeaufwand	45,3	33,1
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	127,0	110,3
Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand	104,4	96,7
Übriger Betriebsaufwand	170,0	174,2
Sonstiger Betriebsaufwand	2 811,2	2 447,5

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 363,7 Mio. (+14,9%) zu.

Die Bahnbetriebsleistungen nahmen hauptsächlich aufgrund der Kooperationen im Zusammenhang mit der Fernverkehrskonzession um CHF 33,6 Mio. (+6,9%) zu.

Die Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen und Ersatz nahmen um CHF 80,3 Mio. (-13,3%) ab, aufgrund tieferer nicht aktivierbarer Investitionsanteile bei Bahninfrastrukturprojekten.

Der Energieaufwand stieg um CHF 322,2 Mio. (+88,4%). Einerseits musste aufgrund von Minderproduktionen infolge Trockenheit und ungeplanter Nichtverfügbarkeit von Kraftwerken sowie des Wasserrückhalts in den Stauseen zur Gewährung der Versorgungssicherheit bei einer möglichen Energiemangellage zusätzliche Energie am Markt eingekauft werden. Andererseits stiegen die Marktpreise deutlich an.

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

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

Mio. CHF	2022	2021
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,5	1,7
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 200,7	2 083,6
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	214,9	205,5
Wertbeeinträchtigung Sach- und Immaterielle Anlagen SBB Cargo AG	127,9	0,0
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen	160,9	170,6
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen	2,4	0,8
Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen	2 707,4	2 462,3

Die Abschreibungen nahmen um CHF 245,1 Mio. (+10,0%) zu. Neben der Wertbeeinträchtigung SBB Cargo AG stammt die Zunahme vor allem aus dem Ausbau der Bahninfrastruktur, neuem Rollmaterial im Fernverkehr sowie aus Immobilienneueröffnungen.

10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2022	2021
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	2,3	2,5
Zinsaufwand Dritte	-58,0	-55,6
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	-49,5	-48,3
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	3,5	-0,4
Fremdwährungserfolg	-30,8	2,6
Übriger Finanzerfolg	-2,0	1,2
Finanzergebnis	-134,5	-98,0

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

Das negative Finanzergebnis nahm um CHF 36,5 Mio. (+37,3%) zu. Dies insbesondere aufgrund des Fremdwährungsverlustes, bedingt durch die Entwicklung des Euro.

11 Erfolg aus Immobilienveräusserungen.

Mio. CHF	2022	2021
Gewinn aus Immobilienveräusserungen	8,3	24,3
Verlust aus Immobilienveräusserungen	-0,2	-0,1
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	8,1	24,2

12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2022	2021
Laufende Ertragssteuern	19,4	20,7
Latente Ertragssteuern	1,4	2,4
Ertragssteuern	20,9	23,0

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 99,8 Mio. (Vorjahr: CHF 36,8 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

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

13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Stand 1.1.	139,0	144,5
Änderungen Konsolidierungskreis	-0,1	0,0
Veränderung gehaltene Anteile	-1,9	-9,1
Ergebnisanteil	-61,8	3,9
Fremdwährungsdifferenzen	-0,3	-0,4
Stand 31.12.	74,9	139,0

Der Ergebnisanteil resultiert im Wesentlichen aus dem Minderheitsanteil an der Wertbeeinträchtigung SBB Cargo AG.

14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Kasse	54,7	30,2
Bank- und Postguthaben	26,8	30,2
Transferkonten	65,1	72,8
Flüssige Mittel	146,7	133,3

15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	313,5	250,0
gegenüber Aktionär Bund	13,6	24,5
gegenüber assoziierten Gesellschaften	19,6	33,1
Wertberichtigungen	-10,3	-10,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	336,3	296,8

16 Andere Forderungen.

Die anderen Forderungen beinhalten Vorsteuerguthaben aus der Mehrwertsteuer und geleistete Vorauszahlungen an Lieferanten. Sie nahmen im Berichtsjahr um CHF 0,9 Mio. ab und betragen per Bilanzstichtag CHF 144,8 Mio.

17 Vorräte und angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Vorräte	671,6	620,7
Angefangene Arbeiten	134,8	228,9
Anzahlungen für Kundenaufträge	-122,7	-223,0
Wertberichtigungen	-253,8	-235,9
Vorräte und angefangene Arbeiten	429,9	390,7

Bei der Zunahme der Vorräte und angefangenen Arbeiten um CHF 39,2 Mio. (+10,0%) handelt es sich um aufbereitete Vorratsteile für die Fahrzeugflotte.

18 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Abgrenzung für aufgelöste Zinsabsicherungen	20,7	20,9
Abgrenzung für noch nicht verrechnete Leistungen	228,6	225,9
Abgrenzung für Vorauszahlungen für Leistungen im Folgejahr	49,1	33,7
Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen	45,1	153,2
Aktive Rechnungsabgrenzungen	343,5	433,8

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

Die Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen nahm ab, da die coronabedingten zusätzlichen Mittel der öffentlichen Hand für das Vorjahr, basierend auf dem Covid-19-Gesetz, ausbezahlt wurden.

19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Übrige Beteiligungen	Beteiligungen an asso- ziierten Gesell- schaften	Darlehen gegenüber assoziierten Gesell- schaften	Aktiven aus Vorsorge- einrichtungen	Übrige Finanz- anlagen	Total
Nettobuchwert 1.1.2021	34,9	254,4	1,1	10,4	228,8	529,6

Anschaffungswerte

Stand 1.1.2021	60,3	254,4	1,1	10,4	232,5	558,7
Bewertungsänderung	0,0	-5,1	0,0	0,0	0,0	-5,1
Zugänge	1,7	5,8	0,0	4,3	131,4	143,1
Abgänge	-11,5	-4,2	0,0	-12,8	-5,2	-33,6
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-20,1	-20,1
Stand 31.12.2021	50,6	250,8	1,1	1,9	338,6	643,0

Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1.1.2021	-25,4	0,0	0,0	0,0	-3,7	-29,1
Zugänge	-1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,7
Abgänge	11,5	0,0	0,0	0,0	3,7	15,2
Stand 31.12.2021	-15,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,7

Nettobuchwert 31.12.2021

34,9	250,8	1,1	1,9	338,6	627,4
-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

Anschaffungswerte

Stand 1.1.2022	50,6	250,8	1,1	1,9	338,6	643,0
Bewertungsänderung	-0,1	-5,6	0,0	0,0	0,0	-5,6
Zugänge	0,6	6,7	0,0	0,1	0,0	7,4
Abgänge	-1,0	-0,2	0,0	-0,7	-125,2	-127,2
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-20,0	-20,0
Stand 31.12.2022	50,0	251,8	1,1	1,3	193,4	497,7

Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1.1.2022	-15,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,7
Zugänge	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Abgänge	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Stand 31.12.2022	-15,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,3

Nettobuchwert 31.12.2022

34,7	251,8	1,1	1,3	193,4	482,4
-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 0,7 Mio. (Vorjahr: CHF 12,8 Mio.) enthalten.

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

20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Kunstabau- und Fahr- bahn	Bahnstrom- und Siche- rungsanlagen	Übrige Sachanlagen	Grundstücke und Gebäude	Sachanlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Nettobuchwert 1.1.2021	7 999,4	15 512,3	5 455,3	3 327,0	6 629,1	9 065,9	47 989,1
Anschaffungswerte							
Stand 1.1.2021	19 271,0	23 341,6	12 015,1	7 513,2	9 422,2	9 066,0	80 629,0
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Investitionen	0,0	0,0	12,3	0,4	5,1	3 182,3	3 200,1
Abgänge	-452,6	-198,9	-240,5	-128,3	-38,0	0,0	-1 058,5
Umbuchungen	891,5	2 356,8	992,0	703,4	411,4	-5 354,7	0,4
Stand 31.12.2021	19 709,9	25 499,4	12 778,9	8 088,5	9 800,6	6 893,6	82 770,9
Kumulierte Wertberichtigungen							
Stand 1.1.2021	-11 271,6	-7 829,3	-6 559,8	-4 186,1	-2 793,1	0,0	-32 639,9
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-598,4	-499,1	-414,4	-386,8	-178,3	0,0	-2 077,1
Wertbeeinträchtigungen	-0,4	0,0	-0,7	-0,7	-2,9	-1,9	-6,6
Abgänge	433,1	136,3	166,4	117,0	18,7	0,0	871,6
Umbuchungen	-0,1	-5,9	4,0	-6,8	9,9	0,0	1,2
Stand 31.12.2021	-11 437,4	-8 197,9	-6 804,5	-4 463,4	-2 945,6	-1,9	-33 850,7
Nettobuchwert 31.12.2021	8 272,6	17 301,5	5 974,3	3 625,1	6 855,0	6 891,7	48 920,2
davon Leasing	63,6						63,6
davon Renditeobjekte					2 254,5		2 254,5
davon unbebaute Grundstücke					37,4		37,4
Anschaffungswerte							
Stand 1.1.2022	19 709,9	25 499,4	12 778,9	8 088,5	9 800,6	6 893,6	82 770,9
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2
Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	3 342,7	3 343,1
Nachaktivierung Ceneri- und Gotthard-Basistunnel	0,0	321,2	161,6	244,4	38,8	0,0	766,0
Abgänge	-299,5	-165,7	-152,5	-278,2	-53,5	0,0	-949,4
Umbuchungen	787,8	1 015,5	859,8	659,7	259,2	-3 594,7	-12,8
Stand 31.12.2022	20 198,2	26 670,4	13 647,8	8 714,7	10 045,0	6 641,6	85 917,7
Kumulierte Wertberichtigungen							
Stand 1.1.2022	-11 437,4	-8 197,9	-6 804,5	-4 463,4	-2 945,6	-1,9	-33 850,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-623,5	-532,1	-418,7	-420,0	-188,0	0,0	-2 182,2
Wertbeeinträchtigungen	-61,0	-24,8	-2,2	-7,9	-4,4	-9,4	-109,6
Abgänge	265,4	102,3	110,2	250,5	23,3	0,0	751,7
Umbuchungen	4,9	-1,6	0,0	-8,5	1,7	1,5	-2,0
Stand 31.12.2022	-11 851,5	-8 654,0	-7 115,2	-4 649,2	-3 113,1	-9,7	-35 392,7
Nettobuchwert 31.12.2022	8 346,7	18 016,3	6 532,6	4 065,5	6 931,9	6 631,9	50 525,0
davon Leasing	56,6						56,6
davon Renditeobjekte					2 547,3		2 547,3
davon unbebaute Grundstücke					37,8		37,8

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 463,8 Mio. (Vorjahr: CHF 391,3 Mio.).

Die Investitionen sind gemindert um Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 63,6 Mio. (Vorjahr: CHF 48,8 Mio.).

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 14,5 Mio. (Vorjahr: CHF 13,4 Mio.) aktiviert.

Bei den Wertbeeinträchtigungen handelt es sich um die Sonderabschreibungen bei SBB Cargo AG von CHF 91,1 Mio. (vgl. Anmerkung «Wertbeeinträchtigung SBB Cargo AG»). Die übrigen Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 160,9 Mio. (Vorjahr: CHF 170,6 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

Seit der Inbetriebnahme der beiden Basistunnel Gotthard und Ceneri, welche die SBB AG von der AlpTransit Gotthard AG übernommen hat, führt diese weiterhin Nacharbeiten an den beiden Tunneln aus. Im Geschäftsjahr 2022 übernahm die SBB AG Schlussarbeiten am Gotthard-Basistunnel und Nacharbeiten am Ceneri-Basistunnel in Sach- und Immaterielle Anlagen sowie Vorräte im Gesamtbetrag von CHF 769,4 Mio. Im gleichen Umfang wurden nicht rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur übertragen.

In der Übernahme sind auch Investitionen in die Tunnelausbrüche in der Höhe von CHF 494,0 Mio. enthalten, die mittels Investitionsförderung der öffentlichen Hand finanziert wurden. Diese wurden netto an die SBB AG übertragen.

Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen zurückzuführen, zum Beispiel für die Entflechtung auf der Linie Basel–Muttenz, den Vierspurausbau Liestal oder die Doppelspur Ligerz–Twann. Ebenfalls wurde in die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Regional- und Fernverkehr sowie in den Neubau von Anlageobjekten in den Regionen Zürich, Luzern und Lausanne investiert. Weitere Zugänge resultierten aus Investitionen in die Bahnhöfe in Zürich, Lausanne und Fribourg.

21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1.1.2021	0,0	136,5	502,3	418,4	1 057,2
Anschaffungswerte					
Stand 1.1.2021	9,9	328,3	1 845,4	419,1	2 602,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Investitionen	3,3	0,0	0,9	265,4	269,5
Abgänge	0,0	0,0	-96,9	-8,6	-105,5
Umbuchungen	0,0	3,5	234,2	-238,1	-0,4
Stand 31.12.2021	13,2	331,7	1 983,5	437,8	2 766,2
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1.1.2021	-9,9	-191,8	-1 343,1	-0,7	-1 545,4
Planmässige Abschreibungen	-0,7	-5,5	-198,7	0,0	-204,9
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Abgänge	0,0	0,0	96,1	0,0	96,1
Umbuchungen	0,0	0,0	-1,1	0,0	-1,1
Stand 31.12.2021	-10,6	-197,3	-1 447,3	-0,7	-1 655,9
Nettobuchwert 31.12.2021	2,6	134,4	536,2	437,1	1 110,3
Anschaffungswerte					
Stand 1.1.2022	13,2	331,7	1 983,5	437,8	2 766,2
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Investitionen	0,0	0,0	1,0	280,5	281,5
Nachaktivierung Ceneri- und Gotthard-Basistunnel	0,0	0,0	1,3	0,0	1,3
Abgänge	0,0	-0,7	-182,0	0,0	-182,7
Umbuchungen	0,0	29,1	179,9	-196,3	12,8
Stand 31.12.2022	13,2	360,1	1 983,7	522,0	2 879,0
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1.1.2022	-10,6	-197,3	-1 447,3	-0,7	-1 655,9
Planmässige Abschreibungen	-0,7	-5,7	-208,4	0,0	-214,8
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-29,4	-7,5	-36,9
Abgänge	0,0	0,7	179,6	0,0	180,3
Umbuchungen	0,0	0,0	2,0	0,0	2,0
Stand 31.12.2022	-11,2	-202,3	-1 503,6	-8,2	-1 725,2
Nettobuchwert 31.12.2022	2,0	157,8	480,2	513,8	1 153,8

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 108,5 Mio. (Vorjahr: CHF 104,5 Mio.).

Im Berichtsjahr wurden keine Anlagen im Bau zulasten der Erfolgsrechnung ausgebucht (Vorjahr: CHF 8,6 Mio.).

Bei den Wertbeeinträchtigungen handelt es sich um die Sonderabschreibungen bei SBB Cargo AG von CHF 36,8 Mio. (vgl. Anmerkung «Wertbeeinträchtigung SBB Cargo AG»). Die übrigen Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 2,4 Mio. (Vorjahr: CHF 0,8 Mio.) nicht in den kumulierten Wertberichtigungen ausgewiesen.

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

Erläuterungen zu den Nachaktivierungen Ceneri- und Gotthard-Basistunnel vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau».

22 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	409,5	500,3
Finanzverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,6	0,7
Darlehen von Dritten	0,0	2,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	365,0	300,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	92,1	88,5
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	867,1	891,6
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	2 966,5	2 980,2
Leasingverbindlichkeiten	33,8	39,5
Personalkasse	804,7	824,0
Darlehen von Dritten	100,0	100,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	5 930,0	5 480,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	824,5	916,6
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	10 659,5	10 340,3
Finanzverbindlichkeiten	11 526,7	11 231,9

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 423,0 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 305,4 Mio.).

Die geldunwirksamen Marktwert- und Fremdwährungsanpassungen auf den langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen CHF 0,1 Mio. (Vorjahr: CHF 0,1 Mio.). Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung. Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich im Berichtsjahr um CHF 294,8 Mio. auf CHF 11 526,7 Mio. Diese Erhöhung ist das Resultat des negativen Free Cashflows.

23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	0,4	0,4
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,4	0,4
Total kurzfristige Darlehen	0,7	0,7
Langfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	23 682,0	22 275,1
Darlehen von Kantonen (zinslos)	2 102,1	2 067,6
Total langfristige Darlehen	25 784,1	24 342,6
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	25 784,8	24 343,4

Die Zunahme der zinslosen Darlehen ist auf den Baufortschritt bei verschiedenen Projekten im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP), der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), des Ausbaus 2035 und des Ausbaus der Alptransitzufahrten sowie auf die Übernahme von Nachaktivierungen beim Ceneri- und Gotthard-Basistunnel zurückzuführen (vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau»).

Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Bund.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	4 480,5	3 828,3
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	18 131,2	16 688,2
Darlehen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds	908,0	899,1
Darlehen aus anderen Vereinbarungen	162,6	859,9
Darlehen des Bundes (kommerziell)	6 295,0	5 780,0
Darlehen gegenüber dem Bund	29 977,4	28 055,4

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

24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	623,6	632,7
gegenüber Aktionär Bund	34,4	40,6
gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,5	0,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	659,6	674,2

25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	93,3	111,7
Übrige Verbindlichkeiten	134,3	147,6
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	227,5	259,3
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	58,1	0,0
Erlösabgrenzungen	47,5	50,3
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	624,0	633,0
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	729,6	683,3
Andere Verbindlichkeiten	957,1	942,7

Das höhere Zinsumfeld führt dazu, dass unsere Gegenparteien Barsicherheiten zur Minimierung des Risikos auf Marktwerten von Zinsderivaten hinterlegen müssen. Der Ausweis erfolgt in den langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Dritten.
In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind die Verbindlichkeiten für langfristige Mitarbeiterleistungen über CHF 174,0 Mio. (Vorjahr: CHF 183,0 Mio.) enthalten.

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungsverzicht	Bilanz	Bildung	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand
Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022	2022	31.12.2021	2022	2021
Patronale Fonds	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	-0,5	-12,6
Vorsorgeeinrichtungen	1,3	0,0	1,3	0,1	1,4	-0,2	-0,2
Total	1,3	0,0	1,3	0,1	1,9	-0,7	-12,8

93

Wirtschaftlicher Nutzen / wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand
Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021			2022	2021
Patronale Fonds	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	-12,6
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-340,4	-340,4	-355,2
Total	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-340,4	-341,0	-367,8

Aus den Sanierungen der Pensionskasse SBB (PK SBB) in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 916,6 Mio. (Vorjahr: CHF 1005,1 Mio.) gegenüber der PK SBB.

Zur langfristigen Sicherung der heutigen und der künftigen Renten hat die PK SBB im Rahmen des Massnahmenpakets 2016 die Senkung des technischen Zinssatzes, die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend eine gestaffelte Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Der Deckungsgrad der PK SBB ist per 31. Dezember 2022 auf 100,6 Prozent (Vorjahr: 112,4%) gesunken.

26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Abgrenzung für Fahrausweise	775,0	676,1
Abgrenzung für Zinsaufwendungen	39,0	36,3
Abgrenzung für laufende Ertragssteuerverpflichtungen	3,7	3,3
Übrige Abgrenzungen	792,4	791,6
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 610,2	1 507,3

Die Abgrenzung für Fahrausweise umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der im Umlauf befindlichen General-, Halbtax- und Streckenabonnemente sowie die Abgrenzung von Mehrfahrtenkarten.

Die übrigen Abgrenzungen enthalten Anteile an Einnahmen von SBB Verkaufspunkten, die anderen konzessionierten Transportunternehmen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Lieferantenrechnungen.

27 Rückstellungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Rückstellungen	326,9	309,3
Langfristige Rückstellungen	501,2	543,2
Rückstellungen	828,1	852,4

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Energie- bereich	Ferien/Zeit- guthaben	Restruktu- rierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1.1.2021	0,4	35,5	375,5	190,2	44,8	9,2	206,3	861,9
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,5
Bildung	0,1	0,0	0,0	23,7	0,5	2,5	72,5	99,3
Inanspruchnahme	0,0	-0,8	-8,9	-10,6	-1,0	-0,1	-38,4	-59,7
Auflösung	0,0	0,0	-8,2	0,0	-4,2	0,0	-39,6	-52,0
Umbuchung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	3,5
Bestand 31.12.2021	0,5	34,7	358,4	203,2	40,1	11,6	203,9	852,4
davon kurzfristig	0,0	1,8	31,1	137,2	5,0	0,0	134,2	309,3
davon langfristig	0,5	32,9	327,3	66,0	35,2	11,6	69,8	543,2
Bestand 1.1.2022	0,5	34,7	358,4	203,2	40,1	11,6	203,9	852,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,6
Bildung	0,1	0,0	0,0	29,5	1,3	2,3	80,6	113,8
Inanspruchnahme	0,0	-1,2	-31,1	-18,4	-0,6	-0,8	-45,6	-97,7
Auflösung	0,0	-0,3	0,0	0,0	-10,9	-0,1	-28,4	-39,7
Bestand 31.12.2022	0,6	33,2	327,3	214,2	29,8	13,0	210,1	828,1
davon kurzfristig	0,0	1,9	27,7	142,3	3,5	0,0	151,5	326,9
davon langfristig	0,6	31,3	299,5	71,9	26,3	13,0	58,6	501,2

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaltlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Berichtsjahr wurden Altlastensanierungen im Umfang von CHF 1,2 Mio. (Vorjahr: CHF 0,8 Mio.) vorgenommen. Für die Sanierung des Energiebereichs wurde im April 2001 ein Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen sowie durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten reduziert. Für belastende Energieverträge besteht noch eine Rückstellung von CHF 327,3 Mio. Die Inbetriebnahme des Pumpspeicherkraftwerks Nant de Drance führte zu einer Inanspruchnahme der Rückstellung in der Höhe von CHF 31,1 Mio. Die Rückstellung Ferien/Zeitguthaben erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 11,0 Mio., insbesondere durch weitere Ansparungen der Mitarbeitenden im Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» sowie aufgrund nicht bezogener Ferien- und Überzeitguthaben. Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden wurden Rückstellungen von CHF 46,6 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 20,2 Mio. verwendet, und CHF 22,1 Mio. konnten aufgelöst werden. Die Rückstellungen für die Stiftungen, die den Mitarbeitenden ausgewählter Berufsgruppen einen vorzeitigen Ruhestand ermöglichen, wurden im Berichtsjahr um CHF 0,4 Mio. erhöht. Gleichzeitig konnten CHF 11,9 Mio. verwendet werden.

28 Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Zunahme/Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-39,9	58,3
Zunahme Vorräte und angefangene Arbeiten	-39,2	-20,2
Abnahme übriges Umlaufvermögen	89,8	39,6
Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-14,3	-53,6
Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	74,7	173,7
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	71,1	197,8

Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2022	31.12.2021
Finanzverbindlichkeiten	22	11 526,7	11 231,9
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	25 784,8	24 343,4
Total Finanzverbindlichkeiten		37 311,5	35 575,2
./. Flüssige Mittel		-146,7	-133,3
Nettoverschuldung		37 164,9	35 441,9
Veränderung gegenüber Vorjahr		1 722,9	1 250,4

Die verzinsliche Nettoverschuldung nahm um CHF 281,4 Mio. auf CHF 11 380.0 Mio. zu (Vorjahr: CHF 11 098.6 Mio.).

Weitere Angaben.

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	26,6	26,1
Fahrzeuge als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	3 367,2	3 206,9
Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter	482,6	542,3
Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven	3 876,3	3 775,3

Die weiteren Verpflichtungen mit Eventualcharakter umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital an Beteiligungen und Prozessrisiken.

Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für den Betrieb und die spätere Stilllegung den Aktionären (Partnern) über deren Strombezüge anteilig belastet werden. Für den Fall, dass die Kosten für Betrieb, Stilllegung und Entsorgung dereinst höher ausfallen sollten als erwartet und die Mittel der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds zur Deckung der Kosten nicht ausreichen, besteht aufgrund der generellen Kostenübernahmeverpflichtung eine Nachschusspflicht für die Partner.

Eventualforderungen.

Die Werklieferverträge bei Rollmaterialbeschaffungen sehen für den Fall verspäteter Lieferungen üblicherweise Strafzahlungen vor. Diese sind an vertraglich definierte Kriterien geknüpft. Bezüglich der Höhe einer Konventionalstrafe infolge der verzögerten Lieferung der Fernverkehrs-Doppelstockzüge konnte mit Alstom eine Einigung erzielt werden. Das unterschriebene Eckpunkte-Papier bildet die Grundlage für die Ausarbeitung eines bindenden Vertragsnachtrags, welcher bis Ende des ersten Quartals 2023 unterzeichnet werden soll. Die finanziellen Auswirkungen werden erst nach Unterzeichnung des Vertragsnachtrages erfasst.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Investitionsverpflichtungen	8 713,9	7 054,3
Verpflichtungen im Energiebereich	1 527,2	1 697,7
Übrige	2 776,7	2 805,0
Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen	13 017,8	11 557,0

Die SBB beschafft gemeinsam mit den Konzerngesellschaften Turbo AG und RegionAlps SA 286 einstöckige Triebzüge für den Regionalverkehr. Dies ist die grösste Zugsbeschaffung in der Geschichte der SBB und führt zu einer entsprechenden Zunahme der Investitionsverpflichtungen.

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Fällig innerhalb eines Jahres	9,5	10,0
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	58,9	40,0
Fällig später als 5 Jahre	106,5	64,0
Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	175,0	113,9

96

Transaktionen mit nahestehenden Personen.

Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100 Prozent der Aktien der SBB AG.

Übersicht Leistungen der öffentlichen Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr Leistungen im Umfang von CHF 4611,7 Mio. (Vorjahr: CHF 3594,6 Mio.) vom Bund für bestellte Leistungen im Regionalen Personenverkehr, für Güterverkehrsleistungen zur Unterstützung der Erreichung des Verlagerungsziels sowie für Investitionen in das Bahnnetz, inklusive seines Unterhalts und Betriebs, erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2022	2021
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	371,7	324,0
Beitrag an Defizit des Regionalen Personenverkehrs Covid-19-Gesetz	0,0	62,9
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 509,1	1 430,2
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	332,9	348,0
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	337,9	314,1
Nachtrag Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag Covid-19-Gesetz	0,0	124,4
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	132,7	158,4
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den Schienengüterverkehr	1,5	1,5
Beitrag an den Schweizerischen Schienengüterverkehr Covid-19-Gesetz	0,0	41,5
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	2 685,7	2 805,0
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	1 406,9	768,5
À-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen, insb. Tunnelausbruch Ceneri/Gotthard	519,1	21,1
Total Leistungen Bund	4 611,7	3 594,6
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	416,2	345,7
Beitrag an Defizit des Regionalen Personenverkehrs Covid-19-Gesetz	0,0	101,3
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	25,2	11,7
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	441,4	458,6
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	34,5	9,9
À-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	38,5	27,7
Total Leistungen Kantone	514,5	496,2
Total Leistungen der öffentlichen Hand	5 126,3	4 090,8

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

Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Betriebsertrag	186,5	194,6
Betriebsaufwand	-72,9	-25,6
Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften	113,6	169,0

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

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

Im Jahr 2022 übernahm die AlpTransit Gotthard AG Unterhaltsleistungen für Anlagen im Eigentum der SBB im Wert von CHF 0,1 Mio. (Vorjahr: CHF 0,3 Mio.).

Zudem hat die AlpTransit Gotthard AG im Berichtsjahr die aktivierbaren Teile des Ceneri- sowie Gotthard-Basistunnels zu den Anschaffungskosten von CHF 769,4 Mio. an die SBB AG übertragen (vgl. Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau»).

97

Transaktionen mit Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Darlehen und Kontokorrente	94,4	89,3
Langfristige Darlehen	824,5	916,6
Darlehen gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen	919,0	1 005,9

Das Darlehen gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung stammt aus den in den Jahren 2007 und 2010 beschlossenen Sanierungspaketen. Zur Sicherung dieses Darlehens wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen von ausgesuchten SBB Grossbahnhöfen mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB abgetreten.

Im Berichtsjahr wurden Amortisationszahlungen in der Höhe von CHF 88,5 Mio. (Vorjahr: CHF 85,1 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand für die Darlehen betrug CHF 40,2 Mio. (Vorjahr: CHF 43,6 Mio.).

Finanzinstrumente.

Das langfristig ausgelegte Investitionsprogramm der SBB im Zusammenhang mit Rollmaterialbeschaffungen und Immobilienentwicklungsprojekten wird möglichst fristenkongruent finanziert. Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen innerhalb der entsprechenden Risikolimiten abgesichert.

Projektspezifische Absicherungen von Marktrisiken werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Die Fremdwährungsrisiken von geplanten Netto-Geldflüssen werden im Markt abgesichert.

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

Instrument	Motiv	Kontrakt-	Werte		Kontrakt-	Werte	
		volumen	aktiv	passiv	volumen	aktiv	passiv
Mio. CHF		31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021
Währungen	Absicherung	414,4	3,3	4,6	389,8	0,5	13,7
Zinsen	Absicherung	1 057,1	85,8	24,0	1 057,1	0,0	134,5
Energiepreise	Absicherung	712,9	656,1	552,5	561,7	532,3	551,6
Finanzinstrumente		2 184,4	745,2	581,1	2 008,6	532,8	699,9

Die höheren Energiepreise widerspiegeln sich im höheren Kontraktvolumen. Aufgrund der Strommangellage hat die SBB Terminkäufe getätigt, um zusätzliche Wasserreserven in den Speicherseen aufzubauen.

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

Risikomanagement.

Die SBB betreiben ein an ISO 31000:2018 angelehntes und mit der Strategie sowie Finanzplanung abgestimmtes, konzernweites Risikomanagement. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen wesentliche Risiken identifiziert, beurteilt und mittels Massnahmen behandelt. Die Risk Owner sind für die Risiken in ihrem Verantwortungsbereich zuständig. Risk Management ist eine Führungsaufgabe und in die Tätigkeiten, Prozesse und Entscheidungsfindungen integriert.

Corporate Risk Management.

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

Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich mit dem SBB Risikoportfolio befasst. Der Verwaltungsrat hat den Corporate Risk Report am 30. Juni 2022 genehmigt.

Risikomanagement und Internes Kontrollsystem.

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

Finanzielles Risikomanagement.

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

Zinsänderungsrisiken.

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird durch Abstimmung der Fälligkeitsprofile und durch Beeinflussung des Mix aus langfristigen festverzinslichen Finanzierungstranchen und variablen Finanzierungen, kombiniert mit zusätzlichen Absicherungsinstrumenten (Swaps), gesteuert. Das Zinsrisiko ist über eine Jahres- (aktuelles Jahr) und eine Mehrjahreslimite begrenzt. Die Einhaltung der Limiten wird monatlich überprüft, um eine ausgewogene und adäquate Finanzierungsstruktur sicherzustellen.

Währungsrisiken.

Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden auf Konzernstufe abgesichert. Das Währungsrisiko ist über zwei Limiten (EUR und USD) und einen Risikohorizont von zwölf Monaten begrenzt. Die Einhaltung der Limiten wird monatlich überprüft.

Energiepreisrisiken.

Durch die Verkäufe von Energieüberschüssen und die Zukaufe zur Überbrückung von Stromspitzenbedarfszeiten unterliegt die SBB trotz weitgehender Selbstversorgung teilweise den Preisschwankungen am Energiemarkt. Dieses Risiko wird durch Termingeschäfte sowie in geringem Umfang durch Optionen auf künftige Energiepreise limitiert.

Liquiditätsrisiken.

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

Zur Liquiditätssicherung bestehen eine operative Liquiditätsreserve und eine bestätigte kurzfristige Kreditlinie im Rahmen einer Vereinbarung mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

Die langfristige Finanzierung der SBB für kommerzielle Investitionen erfolgt zum grössten Teil bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und bei der EUROFIMA. Letztere ist eine Finanzierungsgesellschaft der europäischen Staatsbahnen mit zusätzlicher Garantie von deren Eignern.

Der Umfang der Bundesfinanzierungen ist in den strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB geregelt.

Kreditrisiken (Gegenparteirisiken).

Das Kreditrisiko stellt das Risiko möglicher Verluste dar, die dadurch entstehen, dass Gegenparteien ihren Verbindlichkeiten nicht mehr nachkommen. Zur Minimierung derartiger Ausfälle werden Anlagen und Absicherungsgeschäfte nur bei Finanzinstituten getätigt, die über ein langfristiges Kreditrating von mindestens BBB (Investment Grade) einer anerkannten Ratingagentur (oder gleichwertiger, nach nachvollziehbaren Kriterien gemessener Ratings) aufweisen. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Kreditlimite pro Gegenpartei. Die Exposures (Wiederbeschaffungswerte) von Terminmarktgeschäften auf dem Energiemarkt haben sich bei ausgewählten Handelspartnern durch die extrem angestiegenen Marktpreise massiv erhöht. Zur Risikolimitierung wurden für diese die Handelsaktivitäten ausgesetzt oder Garantien eingefordert.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 24. Februar 2023 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2019–2022 vereinbarte der Bund mit der SBB Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich an die Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund auf CHF 150,0 Mio. pro Jahr festgelegt.

Dieser Betrag setzt sich zusammen aus direkten Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur in der Höhe von CHF 117,6 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 32,4 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung und Stabilisierung der PK SBB.

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493,0 Mio., 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. Im Jahr 2016 tätigte die SBB eine weitere Stabilisierungszahlung in der Höhe von CHF 690,0 Mio. zugunsten der PK SBB, die ebenfalls durch Immobilien finanziert wird. Für die anfallenden Amortisations- und Zinszahlungen leistete die Division Immobilien interne Ausgleichszahlungen an die Konzernbereiche von CHF 99,8 Mio. (Vorjahr: CHF 114,1 Mio.).

Segmentberichterstattung.

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Markt Personenverkehr (aufgeteilt in die beiden Geschäftsbereiche Fern- und Regionalverkehr), Produktion Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr und Infrastruktur (aufgeteilt in die beiden Geschäftsbereiche Netz und Energie) erstellt. Die übrigen Segmente beinhalten Vertrieb & Services aus Markt Personenverkehr sowie die Konzernbereiche und werden zusammen mit den Konzerneliminationen ausgewiesen. Die Aufteilung in die Geschäftsfelder wird im Finanzbericht 2022 erstmals offengelegt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich nach wie vor überwiegend auf die Schweiz, weshalb auf eine geografische Segmentierung verzichtet wurde. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 102.

Im übrigen Erfolg sind das Finanzergebnis, der Erfolg aus Immobilienveräusserungen, die Ertragssteuern sowie die Minderheitsanteile enthalten.

Segmentinformation SBB Konzern.

Angaben zur Erfolgsrechnung.

Mio. CHF	Markt		Produktion	Immo- bilien	Güter- verkehr	Infrastruktur		Übr. Seg- mente / Eliminati- onen	Total SBB
	Personenverkehr	Regional- verkehr				Netz	Energie		
1.1.-31.12.2022									
Betriebsertrag	2 631,1	1 888,4	2 925,1	1 013,2	852,4	4 488,7	784,1	-3 856,1	10 726,8
davon									
Verkehrserträge	2 494,4	921,5	0,0	0,0	763,4	1 167,7	0,0	-1 104,6	4 242,5
Leistungen der öffentlichen Hand	0,0	829,1	0,0	0,0	1,5	2 225,0	71,6	0,0	3 127,2
Mieterträge Liegenschaften	0,0	2,4	1,3	803,5	0,6	2,0	0,1	-152,8	657,0
Energieertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	686,4	-261,1	426,3
Betriebsaufwand	-2 669,0	-1 831,6	-2 947,0	-701,9	-1 051,0	-4 642,0	-946,2	3 902,0	-10 886,7
davon									
Personalaufwand	-48,2	-131,1	-1 499,7	-153,1	-395,8	-1 449,8	-52,6	-810,0	-4 540,3
Abschreibungen	-256,6	-309,6	-63,7	-261,5	-168,4	-1 480,4	-70,5	-96,7	-2 707,4
Betriebsergebnis/EBIT	-37,9	56,8	-21,9	311,3	-198,6	-153,3	-162,1	45,8	-159,8
Übriger Erfolg	-9,3	-46,3	-1,0	-74,3	78,5	-20,8	-2,8	-9,5	-85,5
Ausgleichszahlungen									
Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	0,0	-217,4 ¹	0,0	150,0	0,0	67,4	0,0
Segments-/Konzernergebnis	-47,2	10,6	-23,0	19,6	-120,1	-24,2	-164,9	103,7	-245,4

¹ Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil von CHF 32,4 Mio. beträgt die Ausgleichszahlung CHF 249,8 Mio.

1.1.-31.12.2021									
Betriebsertrag	1 925,8	1 806,6	3 237,2	957,8	939,6	4 506,4	634,9	-4 138,7	9 869,7
davon									
Verkehrserträge	1 831,8	779,4	0,0	0,0	794,9	1 045,5	0,0	-1 042,3	3 409,3
Leistungen der öffentlichen Hand	0,0	886,0	0,0	0,0	44,0	2 265,2	68,4	0,0	3 263,7
Mieterträge Liegenschaften	0,0	2,3	0,7	754,3	0,7	1,4	0,1	-151,3	608,3
Energieertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	538,8	-246,4	293,5
Betriebsaufwand	-2 414,5	-1 791,3	-3 253,3	-664,2	-908,4	-4 632,7	-601,6	4 171,7	-10 094,3
davon									
Personalaufwand	-37,6	-127,0	-1 503,0	-126,3	-390,0	-1 488,5	-51,3	-683,5	-4 407,3
Abschreibungen	-242,9	-322,1	-68,6	-237,4	-37,6	-1 390,3	-70,2	-93,3	-2 462,3
Betriebsergebnis/EBIT	-488,6	15,2	-16,0	293,7	31,3	-126,3	33,2	33,0	-224,6
Übriger Erfolg	10,2	-36,5	3,2	-52,1	-13,7	1,0	1,6	-14,4	-100,8
Ausgleichszahlungen									
Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	0,0	-231,8 ¹	0,0	150,0	0,0	81,8	0,0
Segments-/Konzernergebnis	-478,5	-21,3	-12,8	9,8	17,5	24,7	34,8	100,4	-325,3

¹ Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil von CHF 32,4 Mio. beträgt die Ausgleichszahlung CHF 264,1 Mio.

Angaben zum Cashflow.

Mio. CHF	Markt Personenverkehr		Produktion Personen- verkehr	Immo- bilien	Güter- verkehr	Infrastruktur		Übr. Seg- mente / Eliminati- onen	Total SBB
	Fern- verkehr	Regional- verkehr				Netz	Energie		
1.1.–31.12.2022									
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	345,6	466,8	-60,8	225,7	-41,7	-62,3	-119,2	178,3	932,4
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-392,1	-240,9	-101,1	-489,9	-5,3	-2 063,4	-190,1	-92,7	-3 575,4
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öH	-5,0	57,5	0,0	0,0	-0,1	2 061,4	67,3	0,0	2 181,1
Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahn- infrastruktur durch die öH	-51,5	283,4	-161,9	-264,2	-47,2	-64,3	-241,9	85,6	-461,9
1.1.–31.12.2021									
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	-224,1	295,1	127,8	229,4	61,6	152,3	64,7	196,9	903,7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-628,2	-147,8	-156,3	-400,4	-13,8	-2 071,8	-201,6	-41,0	-3 660,8
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öH	-5,0	84,0	0,0	0,0	-0,1	2 059,3	54,8	0,0	2 193,0
Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahn- infrastruktur durch die öH	-857,3	231,3	-28,5	-171,0	47,7	139,8	-82,1	155,9	-564,1

Angaben zur Bilanz.

Mio. CHF	Markt Personenverkehr		Produktion Personen- verkehr	Immo- bilien	Güter- verkehr	Infrastruktur		Übr. Seg- mente / Eliminati- onen	Total SBB
	Fern- verkehr	Regional- verkehr				Netz	Energie		
31.12.2022									
Aktiven	4 609,4	4 962,6	905,1	6 980,6	535,6	33 508,6	2 227,9	-167,5	53 562,2
Umlaufvermögen	240,5	630,8	353,3	70,0	247,9	396,5	177,2	-715,0	1 401,1
Anlagevermögen	4 368,9	4 331,8	551,8	6 910,6	287,7	33 112,1	2 050,7	547,5	52 161,1
Passiven	4 609,4	4 962,6	905,1	6 980,6	535,6	33 508,6	2 227,9	-167,5	53 562,2
Fremdkapital	1 479,9	4 021,9	427,0	6 113,5	493,6	26 095,6	1 700,2	1 034,8	41 366,6
davon									
Finanzverbindlichkeiten	500,0	3 112,2	236,1	5 926,1	314,8	696,0	723,7	17,7	11 526,7
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahn- infrastruktur	0,0	565,5	0,0	0,0	0,6	24 731,5	487,2	0,0	25 784,8
Eigenkapital	3 129,5	940,6	478,1	867,1	42,0	7 413,0	527,7	-1 202,3	12 195,7
31.12.2021									
Aktiven	4 443,9	4 933,3	1 003,0	6 725,5	721,8	32 184,3	2 025,8	20,7	52 058,1
Umlaufvermögen	204,1	532,8	488,7	45,5	278,3	433,5	88,0	-670,7	1 400,2
Anlagevermögen	4 239,8	4 400,5	514,3	6 679,9	443,4	31 750,8	1 937,7	691,4	50 657,9
Passiven	4 443,9	4 933,3	1 003,0	6 725,5	721,8	32 184,3	2 025,8	20,7	52 058,1
Fremdkapital	1 267,2	4 004,5	501,9	5 878,5	492,3	24 742,8	1 333,6	1 331,0	39 551,8
davon									
Finanzverbindlichkeiten	500,0	3 215,5	170,0	5 664,2	295,7	669,3	398,0	319,2	11 231,9
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahn- infrastruktur	5,0	532,8	0,0	0,0	0,7	23 345,0	459,8	0,0	24 343,4
Eigenkapital	3 176,7	928,8	501,1	847,0	229,5	7 441,4	692,1	-1 310,3	12 506,3

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %	Beteiligung SBB %	Erf	Seg
				31.12.2022	31.12.2021		
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	MP
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	MP
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	2,87	99,47	65,47	V	MP
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	MP
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	MP
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG in Liq., Bern	CHF	1,00	0,75	75,49	75,49	E	MP
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	MP
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	MP
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	MP
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	MP
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	MP
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	MP
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	MP
Rail Europe SAS, Puteaux (verkauft)	EUR	104,70	0,00	0,00	41,50	E	MP
BOS Management AG, Altstätten (verkauft)	CHF	0,10	0,00	0,00	30,60	E	MP
Transsicura AG, Bern	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00	V	IM
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
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Milano	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam	EUR	0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	204,10	65,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	0,65	65,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,02	65,00	65,00	V	G
RAAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Gateway Basel Nord AG, Basel	CHF	0,10	0,02	21,67	33,15	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,18	17,58	17,58	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
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
Trasse Schweiz AG, Bern (liquidiert)	CHF	0,00	0,00	0,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB

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

Seg = Segment
MP = Markt Personenverkehr
IM = Immobilien
G = Güterverkehr
I = Infrastruktur
KB = Konzernbereich

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.

Deloitte.

Deloitte AG
Pfungstweidstrasse 11
8005 Zurich
Schweiz

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

Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der
SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN SBB, BERN

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzernerfolgsrechnung, dem Konzerneigenkapitalnachweis und der Konzerngeldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Konzernanhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden (Seiten 74-102) – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte Konzernrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie dessen konsolidierter Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung, die Jahresrechnung und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Konzernrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Konzernrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.



Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31 Dezember 2022
abgeschlossene Geschäftsjahr

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Konzernrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Konzernrechnung, die in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Konzernrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder den Konzern zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Konzernrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Konzernrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Konzernrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: <http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2022
abgeschlossene Geschäftsjahr

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Deloitte AG



Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor



Sarah Sutter
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 24. Februar 2023

Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2022	2021
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 482,0	2 653,6
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 908,0	2 993,0
Mieterträge Liegenschaften		662,9	613,8
Nebenerträge	3	1 454,0	1 382,0
Eigenleistungen		1 339,6	1 321,1
Total Betriebsertrag		9 846,5	8 963,6
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-801,8	-766,2
Personalaufwand	4	-3 955,9	-3 834,8
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-2 605,5	-2 298,2
Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	8	-65,6	-1,7
Wertberichtigungen auf Beteiligungen	9	-88,4	-6,3
Abschreibungen auf Sachanlagen		-2 256,3	-2 141,1
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		-202,8	-195,7
Total Betriebsaufwand		-9 976,2	-9 243,9
Betriebsergebnis/EBIT		-129,7	-280,3
Finanzertrag		17,5	32,6
Finanzaufwand		-158,4	-110,3
Ordentliches Ergebnis		-270,5	-358,1
Erfolg aus Immobilienveräusserungen		8,1	23,5
Verlust vor Steuern		-262,4	-334,5
Ertragssteuern		-16,6	-17,1
Jahresverlust	6	-279,0	-351,7

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2022	31.12.2021
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		142,6	129,6
Kurzfristige verzinsliche Forderungen		114,8	141,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	220,0	184,5
Andere Forderungen		106,8	116,5
Vorräte und angefangene Arbeiten		408,6	374,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen		345,1	384,6
Total Umlaufvermögen		1 338,0	1 331,6
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	8	1 008,5	1 122,8
Beteiligungen	9	555,6	636,3
Sachanlagen		42 529,3	40 545,4
Sachanlagen im Bau		6 290,7	6 656,1
Immaterielle Anlagen		1 134,1	1 052,6
Total Anlagevermögen		51 518,2	50 013,2
Total Aktiven		52 856,2	51 344,8

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2022	31.12.2021
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	610,8	649,2
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11	1 379,7	1 377,8
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	13	203,5	229,9
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 495,8	1 375,6
Kurzfristige Rückstellungen	14	342,0	309,4
Total kurzfristiges Fremdkapital		4 031,9	3 941,9
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11	10 659,5	10 340,3
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	12	25 218,7	23 809,8
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	729,4	683,1
Langfristige Rückstellungen	14	504,3	578,3
Total langfristiges Fremdkapital		37 112,0	35 411,5
Total Fremdkapital		41 143,9	39 353,4
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserve EBG 67 Infrastruktur Netz		-16,3	4,3
Reserve EBG 67 Infrastruktur Energie		2,7	1,9
Reserve PBG 36 Regionaler Personenverkehr		-215,5	-160,3
Freie Gewinnreserven		1 000,0	1 400,0
Bilanzverlust			
Gewinnvortrag		220,4	97,1
Jahresverlust	6	-279,0	-351,7
Total Eigenkapital		11 712,3	11 991,4
Total Passiven		52 856,2	51 344,8

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

Anmerkungen zur Jahresrechnung.

108

Allgemeines.

Die vorliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern (SBB AG), wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957–963b OR) erstellt. Die Jahresrechnung stellt die wirtschaftliche Lage der SBB AG so dar, dass sich Dritte ein zuverlässiges Urteil bilden können.

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

Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2022 einen Deckungsgrad von 100,6 Prozent (Vorjahr: 112,4%) aus. Per 31. Dezember 2022 besteht eine Vorsorgeverpflichtung von CHF 450,0 Mio. (Vorjahr: CHF 450,0 Mio.).

Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsbund (ZVV).

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten Zahlungen an die SBB AG zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV (Vorteilsabgeltung) in der Höhe von CHF 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 45,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB AG und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abgeltungen der Kantone für den Regionalen Personenverkehr in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

Rückstellung für Umweltaltlasten.

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB AG eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, in der Eröffnungsbilanz 1999 keine vollumfängliche Rückstellung zu berücksichtigen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. einzustellen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2022 weitergeführt, und Kosten von CHF 1,2 Mio. wurden der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 33,2 Mio.

Rückstellung für Fahrzeuginstandhaltung Regionalverkehr.

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. Basierend auf der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV), wird diese Differenz einer Rückstellung zugewiesen bzw. entnommen.

Ertragssteuern.

Die SBB AG bezahlt Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit ist die SBB AG auf kantonaler und auf Bundesebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

Detailangaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2022	2021
Personenverkehr	3 241,0	2 419,9
Infrastruktur (Trassenertrag)	241,0	233,7
Verkehrserträge	3 482,0	2 653,6

109

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2022	2021
Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	284,0	247,5
Beitrag des Bundes an Defizit des Regionalen Personenverkehrs Covid-19-Gesetz	0,0	51,3
Kantone	327,3	266,3
Beitrag der Kantone an Defizit des Regionalen Personenverkehrs Covid-19-Gesetz	0,0	94,2
Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr	611,3	659,4
Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung		
Abschreibung Infrastruktur	1 484,3	1 397,2
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	329,3	345,3
Betriebsbeitrag Infrastruktur	326,4	303,1
Nachtrag Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag Covid-19-Gesetz	0,0	124,4
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	2 140,0	2 170,0
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	131,4	151,9
Kantone	25,2	11,7
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	156,7	163,6
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 296,6	2 333,6
Leistungen der öffentlichen Hand	2 908,0	2 993,0

Geschäftsbericht 2022

3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2022	2021
Bahnbetriebsleistungen	56,9	52,7
Dienstleistungen	234,0	232,7
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	121,6	143,1
Erträge aus Vermietungen	100,2	93,2
Energieerträge	430,3	296,9
Geldwechsel	28,2	24,9
Provisionen	32,7	22,7
Drucksachen- und Materialverkäufe	77,4	77,6
Kostenbeteiligungen	255,4	300,1
Übrige Nebenerträge	117,2	138,2
Nebenerträge	1 454,0	1 382,0

4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2022	2021
Lohnaufwand	2 717,4	2 648,6
Personalmiete	536,7	567,3
Sozialversicherungsaufwand	515,0	509,2
Übriger Personalaufwand	186,8	109,8
Personalaufwand	3 955,9	3 834,8

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2022	2021
Bahnbetriebsleistungen	425,0	397,5
Miete von Anlagen	70,9	67,7
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	535,3	620,2
Fahrzeugaufwand	149,1	143,2
Energieaufwand	701,9	379,3
Verwaltungsaufwand	104,0	111,0
Informatikaufwand	203,4	189,2
Werbeaufwand	41,6	31,5
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	118,0	100,3
Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand	96,7	90,3
Übriger Betriebsaufwand	159,6	168,0
Sonstiger Betriebsaufwand	2 605,5	2 298,2

6 Jahresverlust.

Mio. CHF	2022	2021
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 36 PBG	134,1	-55,2
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	-20,6	24,3
Systemführerschaft Bahnstrom gemäss Art. 67 EBG	0,8	1,9
Jahresverlust aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	-393,3	-322,7
Jahresverlust	-279,0	-351,7

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) finanziert Systemführerschaften rund um die Bahninfrastruktur separat. Die Systemführerschaft im Bereich Bahnstrom wird vom Geschäftsfeld Energie verantwortet.

7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	204,4	159,9
gegenüber Beteiligten	13,8	16,0
gegenüber Beteiligungen	7,8	13,9
Wertberichtigungen	-6,0	-5,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	220,0	184,5

111

8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Übrige Beteiligungen	44,6	45,0
Wertberichtigung auf übrige Beteiligungen	-10,4	-10,7
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	844,8	748,5
Wertberichtigung auf Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	-65,0	0,0
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,1	1,1
Arbeitgeberbeitragsreserven	0,0	0,5
Übrige Finanzanlagen	193,3	338,4
Finanzanlagen	1 008,5	1 122,8

Die erfolgswirksamen Wertberichtigungen der Finanzanlagen stammen aus der Wertberichtigung auf den Darlehen gegenüber der SBB Cargo AG von CHF 65,0 Mio. und CHF 0,6 Mio. auf den übrigen Beteiligungen.

Die SBB AG hat zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in der Höhe von CHF 200,0 Mio. eine Rangrücktrittsvereinbarung unterzeichnet.

Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung der Gesellschaft bestehen. Dazugehörige Amortisationen sind für die Dauer der Vereinbarung gestundet. Ferner gewährt die SBB AG der SBB Cargo AG eine Finanzierungszusage für zusätzliche Darlehen im Umfang von CHF 110,0 Mio.

9 Beteiligungen.

Die Veränderung der Beteiligungsbuchwerte von CHF 80,6 Mio. resultiert im Wesentlichen aus der Wertberichtigung auf der Beteiligung an der SBB Cargo AG.

10 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	570,1	595,4
gegenüber Beteiligten	37,7	42,3
gegenüber Beteiligungen	3,1	11,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	610,8	649,2

11 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Bankverbindlichkeiten	3 476,0	3 582,5
Leasingverbindlichkeiten	33,8	39,5
Personalkasse	804,7	824,0
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	513,2	486,9
Darlehen des Bundes (kommerziell)	6 295,0	5 780,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	916,6	1 005,1
Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	12 039,3	11 718,1

12 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	4 079,6	3 444,6
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	18 076,1	16 649,2
Darlehen Infrastrukturfonds Bund	830,9	822,0
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	158,7	855,4
Darlehen Kantone	2 073,5	2 038,5
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	25 218,7	23 809,8

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrentguthaben gegenüber dem Bund von CHF 24,8 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: CHF 37,5 Mio.).

13 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	75,0	93,3
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	128,5	136,6
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	58,1	0,0
Langfristige Erlösabgrenzungen	47,3	50,1
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	624,0	633,0
Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	932,9	913,0

14 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Umweltaltlasten	33,2	34,7
Belastende Energieverträge	327,3	358,4
Ferien/Zeitguthaben	179,2	169,5
Restrukturierung	15,7	25,7
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	169,7	193,2
Übrige Rückstellungen	121,2	106,2
Rückstellungen	846,3	887,7

Die Rückstellung «Belastende Energieverträge» deckt die erwarteten Verluste des Kraftwerks Nant de Drance, die sich aus der aktuellen Marktpreisprognose ergeben.

Die Rückstellung «Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr» wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 92,7 Mio. (Vorjahr: CHF 69,8 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge, an denen im Berichtsjahr keine grossen Instandhaltungsarbeiten vorgenommen wurden, um CHF 69,2 Mio. (Vorjahr: CHF 73,4 Mio.).

Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2022	31.12.2021
Verzinsliche Verbindlichkeiten	11	12 039,3	11 718,1
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	12	25 218,7	23 809,8
Total Finanzverbindlichkeiten		37 258,0	35 527,9
./.. Flüssige Mittel und kurzfristige verzinsliche Forderungen		-257,5	-271,4
Nettoverschuldung		37 000,5	35 256,5
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		1 744,0	1 261,6

Weitere Angaben.

Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag bei 26 827 (Vorjahr: 25 983).

Liquiditätsmanagement.

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

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	8 280,8	8 549,3
Fällig später als 5 Jahre	3 403,9	2 694,7
Total	11 684,8	11 244,0

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

Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Bürgschaften und Garantien	41,2	108,1
Total	41,2	108,1

Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Leasinganlagen	56,6	63,6
Fahrzeuge als Sicherheit für EUROFIMA-Mietkaufverträge	3 315,4	3 146,6
Total	3 372,0	3 210,2

Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2022	31.12.2021
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	104,0	104,0
Statutarische Haftungsklauseln	325,0	360,0
Andere	248,6	308,3
Total	677,6	772,3

Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB AG hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für den Betrieb und die spätere Stilllegung den Aktionären (Partnern) über deren Strombezüge anteilig belastet werden. Für den Fall, dass die Kosten für Betrieb, Stilllegung und Entsorgung dereinst höher ausfallen sollten als erwartet und die Mittel der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds zur Deckung der Kosten nicht ausreichen, besteht aufgrund der generellen Kostenübernahmeverpflichtung für die Partner eine Nachschusspflicht.

Eventualforderungen.

114

Die Werklieferverträge bei Rollmaterialbeschaffungen sehen für den Fall verspäteter Lieferungen üblicherweise Strafzahlungen vor. Diese sind an vertraglich definierte Kriterien geknüpft. Bezüglich der Höhe einer Konventionalstrafe infolge der verzögerten Lieferung der Fernverkehrs-Doppelstockzüge konnte mit Alstom eine Einigung erzielt werden. Das unterschriebene Eckpunkte-Papier bildet die Grundlage für die Ausarbeitung eines bindenden Vertragsnachtrags, welcher bis Ende des ersten Quartals 2023 unterzeichnet werden soll.

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 24. Februar 2023 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).

115

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

Anlagenrechnung der Sparte Infrastruktur (Art. 7 RKV).

Mio. CHF	Netto- buchwert	Zugänge	Um- buchungen aus Anlagen im Bau	Abschrei- bungen	Abgänge	Netto- buchwert
	1.1.2022					31.12.2022
Gebäude und Grundstücke	1 570,4	40,2	47,9	-29,4	-3,8	1 625,3
Kunstabauten	9 056,4	218,5	277,4	-182,0	-29,8	9 340,4
Brücken	1 880,2	0,0	136,7	-43,9	-29,2	1 943,9
Tunnel	6 298,4	218,5	82,7	-115,1	0,0	6 484,5
Übrige Kunstbauten	877,7	0,0	57,9	-23,0	-0,6	912,0
Fahrbahnanlagen	7 830,1	103,1	686,9	-348,3	-32,5	8 239,1
Gleise	3 632,0	59,2	331,6	-186,7	-10,6	3 825,5
Weichen	1 827,8	17,7	190,3	-97,7	-18,7	1 919,4
Übrige Fahrbahnanlagen	2 370,3	26,1	165,0	-63,9	-3,2	2 494,3
Bahnstromanlagen	2 365,5	63,4	367,7	-104,3	-12,9	2 679,4
Fahrleitungsanlagen	1 294,7	54,5	197,2	-53,0	-3,1	1 490,3
Übrige Bahnstromanlagen	1 070,8	8,9	170,5	-51,3	-9,9	1 189,1
Sicherungsanlagen	2 501,9	105,1	365,6	-247,7	-30,2	2 694,6
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	1 973,6	96,8	296,8	-194,1	-20,9	2 152,2
Übrige Sicherungsanlagen	528,3	8,3	68,8	-53,6	-9,3	542,5
Niederspannungs- und Telekomanlagen	1 689,4	217,9	280,1	-249,8	-13,8	1 923,7
Niederspannungsverbraucher	1 212,2	171,9	188,4	-148,4	-4,2	1 419,9
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	477,3	46,0	91,7	-101,4	-9,6	503,9
Publikumsanlagen	877,7	3,6	229,1	-31,2	-5,5	1 073,6
Perrons und Zugänge	830,9	3,5	218,4	-29,4	-5,4	1 017,9
Übrige Publikumsanlagen	46,8	0,0	10,7	-1,8	0,0	55,7
Fahrzeuge Infrastruktur	583,2	2,1	222,9	-54,4	-5,5	748,3
Schienenfahrzeuge	550,0	0,0	221,3	-46,6	-5,0	719,6
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	33,3	2,1	1,6	-7,8	-0,5	28,7
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	392,6	24,4	119,0	-104,9	-1,0	430,0
Anlagen im Bau	4 873,8	2 072,7	-2 596,4	0,0	0,0	4 350,1
Total	31 741,0	2 850,9	0,0	-1 352,1	-135,1	33 104,7
Total Anschaffungswerte	48 836,2					51 092,7
Total kumulierte Wertberichtigungen	-17 095,2					-17 988,0
Total Nettobuchwert	31 741,0					33 104,7

Die Zugänge der Anlagen enthalten die Investitionen der Sparte Infrastruktur von CHF 2076,6 Mio. (Vorjahr: CHF 2087,5 Mio.). Zusätzlich wurden Anlagen inklusive der zugehörigen Darlehen der öffentlichen Hand von der AlpTransit Gotthard AG sowie von Infrastruktur Energie übernommen. Diese belasten die Investitionsrechnung der Sparte Infrastruktur nicht. Für Details zum Anlagezugang der beiden Basistunnel Gotthard und Ceneri verweisen wir auf die Anmerkung 20 «Sachanlagen und Anlagen im Bau» des Konzernberichts.

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

Mio. CHF	2022	2021
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 260,3	1 170,9
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	91,8	78,8
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	128,3	139,5
Total	1 480,4	1 389,2

116

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Anlagegruppen	Total Investitionen	davon zulasten Erfolgsrechnung	davon Zugänge von Anlagen
Mio. CHF	2022	2022	2022
Gebäude und Grundstücke	69,0	24,3	44,7
Kunstabauten	399,0	50,6	348,4
Brücken	171,3	21,2	150,1
Tunnel	102,4	14,1	88,2
Übrige Kunstbauten	125,4	15,4	110,1
Fahrbahnanlagen	790,9	124,5	666,5
Gleise	536,8	83,3	453,4
Weichen	239,9	38,7	201,2
Übrige Fahrbahnanlagen	14,3	2,5	11,8
Bahnstromanlagen	188,7	26,0	162,7
Fahrleitungsanlagen	124,4	17,1	107,3
Übrige Bahnstromanlagen	64,3	8,9	55,4
Sicherungsanlagen	263,5	48,8	214,7
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	191,2	43,5	147,7
Übrige Sicherungsanlagen	72,3	5,3	67,0
Niederspannungs- und Telekomanlagen	213,6	30,0	183,6
Niederspannungsverbraucher	110,4	14,4	96,1
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	103,2	15,6	87,6
Publikumsanlagen	287,2	50,2	237,1
Perrons und Zugänge	277,9	48,6	229,3
Übrige Publikumsanlagen	9,4	1,6	7,8
Fahrzeuge Infrastruktur	87,3	16,6	70,6
Schienenfahrzeuge	68,9	0,2	68,7
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	18,4	16,5	1,9
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	179,0	30,7	148,3
Vorsteuerkürzung auf Investitionsbeiträgen	60,2	60,2	0,0
Total	2 538,5	461,8	2 076,6

Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden aus Mitteln der öffentlichen Hand für Erneuerungen von CHF 1683,2 Mio. (Vorjahr: CHF 1741,8 Mio.) und Ausbauten von CHF 814,0 Mio. (Vorjahr: CHF 758,0 Mio.) sowie aus eigenen Mitteln von CHF 41,2 Mio. (Vorjahr: CHF 78,5 Mio.) finanziert.

Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
				31.12.2022	31.12.2021
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
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	2,87	99,47	65,47
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 in Liq., 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
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
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
Rail Europe SAS, Puteaux (verkauft)	EUR	104,70	0,00	0,00	41,50
Güterverkehr und Spedition					
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	204,10	65,00	65,00
RAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85
Kraftwerke					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00
Liegenschaften und Parking					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Diverses					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Transsicura AG, Bern	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42
Trasse Schweiz AG, Bern (liquidiert)	CHF	0,00	0,00	0,00	25,00

Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

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

Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses.

118

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2022 wie folgt auszugleichen:

Mio. CHF	31.12.2022
Gewinnvortrag Vorjahr	200,6
Entnahme aus Reserve Art. 67 EBG der Ergebnisse Sparte Infrastruktur und Systemführerschaft Bahnstrom	19,8
Gewinnvortrag	220,4
Jahresverlust	-279,0
Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung	-58,6
Ausgleich des verbleibenden Bilanzverlustes	
Reservezuweisung Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	-134,1
Verrechnung mit den freien Gewinnreserven	300,0
Vortrag auf neue Rechnung	107,3

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.

Deloitte.

Deloitte AG
Pfungstweidstrasse 11
8005 Zurich
Schweiz

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

Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der
SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN SBB, BERN

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden (Seiten 106-118) – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.



Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2022
abgeschlossene Geschäftsjahr

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: <http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 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.

Deloitte AG

Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Sarah Sutter
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 24. Februar 2023

Nachhaltigkeits- reporting nach GRI.

121

Nachhaltigkeit bei der SBB	122	Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige	
Der Beitrag der SBB zur Erreichung		Verkehrsentwicklung	138
der SDGs	126	Wir sind eine verantwortungsvolle	
Wir sind klima- und umweltfreundlich		Arbeitgeberin	146
unterwegs	128	GRI-Inhaltsindex	154

Nachhaltigkeit bei der SBB.

122

Als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs ist die SBB eine treibende Kraft bei der Transformation zu einer nachhaltigen Schweiz. Wir vernetzen Menschen, Regionen, die Wirtschaft sowie die Natur – und leisten dadurch einen Beitrag zur Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz.

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

Wir erhöhen unsere Umweltleistung in vorbildlicher Weise, halbieren unsere Treibhausgasemissionen und werden bis 2030 klimaneutral. Dazu treiben wir die Transformation zur Kreislaufwirtschaft voran. Wir fördern zudem nachhaltige, vernetzte Lebensräume für Mensch und Natur, indem wir verantwortungsvoll projektieren und bauen sowie die Artenvielfalt stärken.

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Wir bieten unseren Kundinnen und Kunden eine umweltfreundliche, barrierefreie Mobilität und einen nachhaltigen Gütertransport. Wir sorgen für Sicherheit – vom Datenschutz bis zu den Folgen des Klimawandels. Konsequenz

fördern wir die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und nehmen unsere gesellschaftliche Verantwortung ebenso in der Lieferkette wahr.

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin – von Menschen für Menschen.

Wir bieten sinnstiftende Arbeit für heutige und künftige Mitarbeitende. Mit massgeschneiderten Aus- und Weiterbildungen bereiten wir unsere Mitarbeitenden auf Veränderungen in ihrem Berufsfeld vor und erhalten ihr wertvolles Bahn-Know-how. Wir fördern eine exzellente Sicherheitskultur, unterstützen die Gesundheit der Mitarbeitenden und stärken das Wir-Gefühl dank Diversität, Inklusion und konstruktiver Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern.

Das Nachhaltigkeitsengagement der SBB: Schwerpunktthemen und SDGs.

Umwelt

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

Klima und Energie



Kreislaufwirtschaft



Nachhaltige Lebensräume



Gesellschaft

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Nachhaltige Mobilität



Sicherheit und Resilienz



Nachhaltige Beschaffung



Mitarbeitende

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

Attraktive Arbeitgeberin



Gesundheit und Arbeitssicherheit



Chancengleichheit



- Governance und Compliance einhalten
- Dialog mit Stakeholdern
- Transparentes Reporting

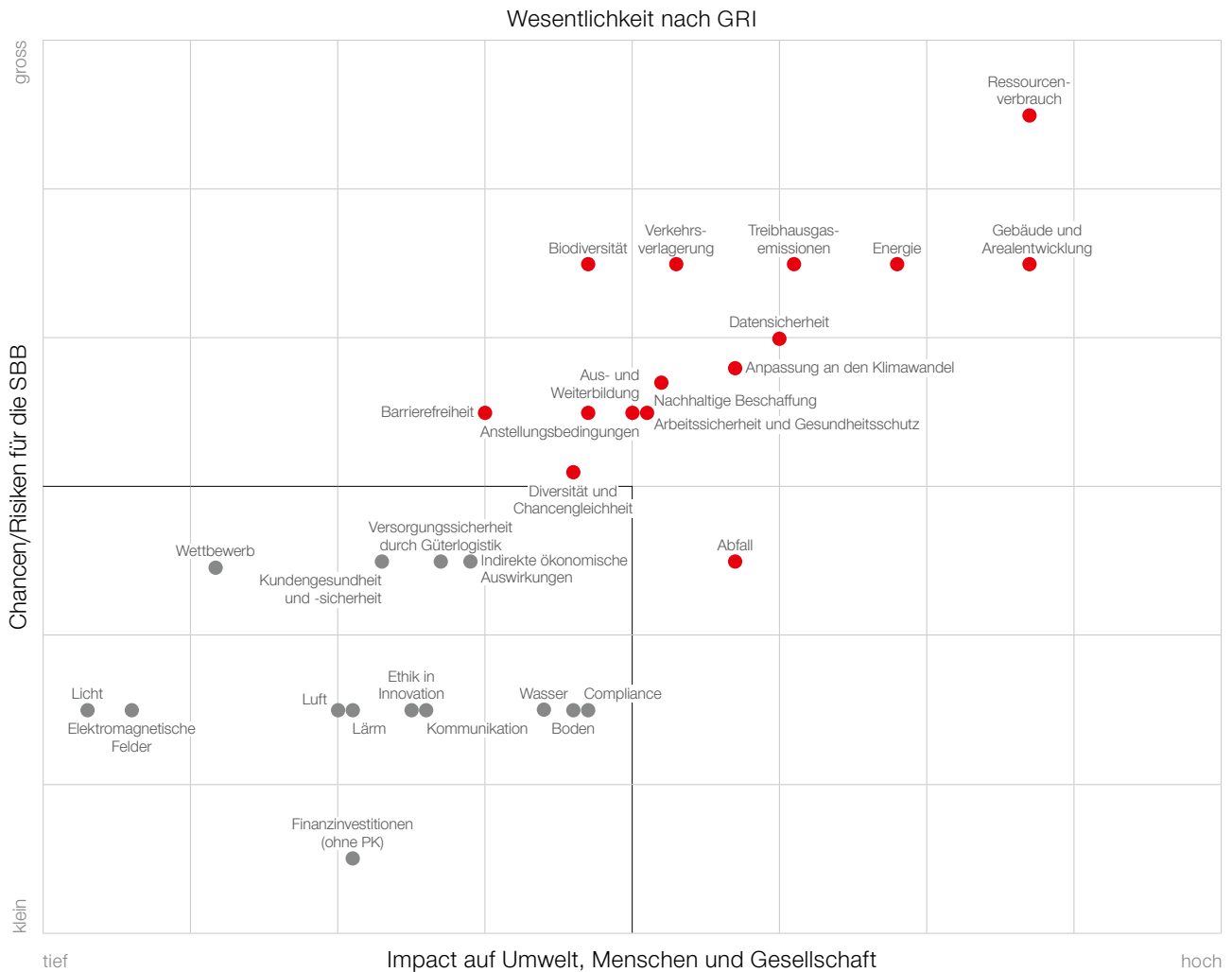
Herleitung der wesentlichen Themen.

Die SBB hat 2022 eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen. Zu diesem Zweck legte sie 29 Themen fest. Diese Themen orientierten sich einerseits an den GRI-Standards und den SDGs, andererseits an für die SBB spezifischen Kriterien. In Begleitung einer externen Beratungsfirma bewerteten interne Fachleute die Themen anhand der folgenden beiden Dimensionen: Die Dimension «Chancen/Risiken für die SBB» berücksichtigte einerseits die Auswirkungen eines Themas auf die Finanzen oder die Reputation der SBB. Die Dimension «Impact auf Umwelt, Menschen und Gesellschaft» bewertete andererseits den Schweregrad, die Reichweite, die Reversibilität

und die Eintretenswahrscheinlichkeit der durch ein Thema ausgelösten Folgeerscheinungen. Daraufhin wurde der Entwurf der Wesentlichkeitsmatrix externen Stakeholdern (NGOs, Bundesämter, Verbände usw.) sowie weiteren internen Expertinnen und Experten vorgelegt. Ihre Rückmeldungen wurden in Einzelinterviews erfasst und in den Entwurf eingearbeitet. Die so entstandene Wesentlichkeitsmatrix diente als Grundlage, um das SBB Nachhaltigkeitsengagement und die Schwerpunktthemen festzulegen. Schliesslich verabschiedete die Konzernleitung die Schwerpunkte des Nachhaltigkeitsengagements.

124

Wesentlichkeitsmatrix.



Die Berichterstattung berücksichtigt nunmehr diejenigen Themen, die in den Dimensionen Chancen/Risiken oder Impact einen Wert über der Wesentlichkeitsschwelle erreichen, die bei 50 Prozent der Punktzahl liegt. 15 der

29 Themen entsprechen dieser Vorgabe und sind somit berichtsrelevant. Die 15 Themen sind zur besseren Übersicht in neun Schwerpunktthemen eingeteilt.

Stossrichtung	Schwerpunktthema	Thema
Umwelt	Klima und Energie	Treibhausgasemissionen Energie
	Kreislaufwirtschaft	Ressourcenverbrauch Abfall
	Nachhaltige Lebensräume	Biodiversität Nachhaltig bauen (Gebäude) und Arealentwicklung
Gesellschaft	Nachhaltige Mobilität	Barrierefreiheit Verkehrsverlagerung
	Sicherheit und Resilienz	Datensicherheit (Kundendaten, Cyber Security) Anpassung an den Klimawandel
	Nachhaltige Beschaffung	Nachhaltige Beschaffung
Menschen	Attraktive Arbeitgeberin	Anstellungsbedingungen Aus- und Weiterbildung
	Gesundheit und Arbeitssicherheit	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
	Chancengleichheit	Diversität und Chancengleichheit

Über die Berichterstattung.

Die SBB legt im Geschäftsbericht nicht nur ihre ökonomischen Leistungen offen, sondern ebenso die wesentlichen Leistungen zu ökologischen, sozialen und Governance-Themen (ESG) gemäss den Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Informationen zu ökologischen und sozialen Belangen sind im Anhang «Nachhaltigkeitsreporting nach GRI» aufgeführt. Informationen zur Governance finden sich im Corporate-Governance-Teil. Die aufgeführten Kennzahlen werden durch das SBB Statistikportal auf reporting.sbb.ch ergänzt.

Der SBB Geschäftsbericht wird einmal im Jahr jeweils im März veröffentlicht und bezieht sich auf das vorangegangene Kalenderjahr. Angaben gelten für die SBB AG und die SBB Cargo AG (Schweiz) ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Falls Daten oder Informationen von diesem Grundsatz abweichen, ist dies gesondert

vermerkt. Ebenso werden im Vergleich zum Vorjahr neu formulierte Informationen direkt bei der jeweiligen Auskunft ausgewiesen.

Die gesamte Jahresberichterstattung wird von der Konzernleitung und dem Verwaltungsrat genehmigt. Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der ausgewiesenen ESG-Informationen ist keine externe Bestätigung («external assurance») eingeholt worden. Fragen und Rückmeldungen zu Inhalten dieses Berichtsteils können an Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit, gestellt werden: christina.meier@sbb.ch.

Der Beitrag der SBB zur Erreichung der SDGs.

126

Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der UNO weist den Weg in eine zukunftsfähige Welt. Die Sustainable Development Goals (SDGs) bilden den Kern der Agenda. Sie umfassen 17 Ziele und 169 Unterziele. Diese Ziele sollen bis 2030 global und von allen UNO-Mitgliedstaaten erreicht werden – und damit eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, ökologischer und sozialer Ebene sichern.



Beitrag der SBB zur Erreichung des SDG durch die Schweiz

- sehr kleiner Beitrag
- ■ kleiner Beitrag
- ■ ■ mittlerer Beitrag
- ■ ■ ■ grosser Beitrag
- ■ ■ ■ ■ sehr grosser Beitrag



Als eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz ist die SBB für 34 000 Mitarbeitende verantwortlich. Um deren Gesundheit und Wohlergehen zu erhalten, setzt sie ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Sie fördert die Gesundheitskompetenz der Mitarbeitenden unter anderem im Hinblick auf die Digitalisierung und mit besonderer Berücksichtigung der psychischen Gesundheit. Sie schafft gesundheitsfördernde Arbeitsbedingungen, besonders für ältere und gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeitende.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Gesundheit und Arbeitssicherheit



Die SBB bildet schweizweit Lernende aus und bietet Mitarbeitenden ein grosses internes Weiterbildungsangebot. Damit bewahrt sie das spezialisierte Bahn-Know-how ihrer Mitarbeitenden und entwickelt dieses weiter. Sie ermöglicht ihren Mitarbeitenden, die notwendigen Kompetenzen zu erwerben, um die durch die Digitalisierung bedingten Veränderungen zu meistern.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Aus- und Weiterbildung



Die SBB fördert den Wiedereinstieg in den Beruf sowie die Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben. Sie erhöht den Frauenanteil unter den Mitarbeitenden auf allen Hierarchiestufen. Unabhängige Erhebungen bescheinigen der SBB regelmässig Lohngleichheit bezüglich Geschlecht, Alter und Nationalität.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Diversität und Chancengleichheit



Die SBB ist die grösste Stromverbraucherin der Schweiz. Durch den Ausbau des Bahnangebots wird ihr Energiebedarf in den kommenden Jahren weiterwachsen. Die SBB bekennt sich deshalb zu einem sorgsamem Umgang mit Energie, indem sie Energie spart, die Energieeffizienz erhöht und den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch steigert. Sie plant, vermehrt Strom und Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Energie



Viele Mitarbeitende bei der SBB arbeiten in einer anspruchsvollen Arbeitsumgebung. Um die Arbeitssicherheit zu gewährleisten, entwickelt die SBB ihre Sicherheits- und Qualitätskultur kontinuierlich weiter. Durch den GAV SBB und den GAV SBB Cargo sorgt sie für zeitgemässe wie zukunftsfähige Arbeits- und Arbeitsbedingungen für ihre Mitarbeitenden. Als eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz arbeitet die SBB mit Tausenden von Lieferanten zusammen. Sie ist dabei bestrebt, in der Lieferkette negative Auswirkungen auf die Umwelt sowie allfällige Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen zu verhindern.













→ Weitere Informationen siehe Kapitel Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Arbeitssicherheit sowie Nachhaltige Beschaffung

Die Schweiz hat sich der Agenda 2030 verpflichtet. Die SBB leistet durch ihr Handeln entlang ihres Nachhaltigkeitsengagements einen Beitrag zur Erreichung der SDGs in der Schweiz. In erster Linie trägt sie durch die Ambition einer klimaneutralen SBB, ihre Energiestrategie und ihr Angebot massgeblich zur Energiewende (SDG 7) und zum Klimaschutz (SDG 13) bei.

Als grosse Mobilitätsanbieterin, Arbeitgeberin, Immobilienbesitzerin und Beschafferin unterstützt die SBB die Erreichung der folgenden SDGs: SDG 8 (Sichere Arbeit), SDG 9 (Sicherer Zugang zur Bahn und verlässliche Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Bauten und Lebensräume) und SDG 12 (Beschaffung und Ressourcenverbrauch).

Punktuell trägt die SBB zur Erreichung der folgenden fünf SDGs bei: Sie engagiert sich für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot und die Gleichstellung (SDGs 3, 4 und 5). Sie fördert die Chancengleichheit ihrer Mitarbeitenden und den barrierefreien Zugang zur Bahn (SDG 10). Schliesslich verpflichtet sie sich zur naturnahen Pflege von Bahnborden und Böschungen (SDG 15).

Bei der Gewichtung der SDGs orientiert sich die SBB an der Umsetzung der Agenda 2030 durch die Schweiz. Die Schwerpunkte der SBB stehen somit im Einklang mit der «Strategie Nachhaltige Entwicklung» des Bundesrats. Die folgenden Spalten beschreiben den Beitrag der SBB zu den unterschiedlichen SDGs.

 <p>9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR</p>	 <p>10 WENIGER UNGLEICHHEITEN</p>	 <p>11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN</p>	 <p>12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION</p>	 <p>13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ</p>	 <p>15 LEBEN AN LAND</p>
					
<p>Die SBB betreibt und unterhält eine verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur. Sie modernisiert und rüstet ihre Anlagen, Gebäude und Fahrzeuge nach, um diese noch sauberer und umweltverträglicher zu machen. Sie fördert die Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Die SBB investiert in Innovationen, entwickelt neue Mobilitätsangebote und fördert den grenzüberschreitenden Verkehr. Ihre Kundendaten behandelt sie mit grösster Sorgfalt, und sie schützt ihre Informatik-Infrastruktur vor Cyber-Angriffen.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Verkehrsverlagerung, Schutz der Kundendaten und Cyber Security</p>	<p>Die SBB beschäftigt Mitarbeitende unterschiedlicher Herkunft. Sie fördert die Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie toleriert keinerlei Art von Rassismus und Diskriminierung. Die SBB fördert die Vielfalt in Teams und im Management und etabliert eine inklusive Unternehmenskultur. Bahnfahren ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik mit physischen und digitalen Hürden verbunden. Die SBB ermöglicht einen möglichst barrierefreien Zugang zum digitalen SBB Angebot sowie die autonome Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Chancengleichheit und Barrierefreiheit</p>	<p>Die SBB prägt die Schweiz durch ihr Verkehrs- und Immobilienangebot. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Arealen zu Mobilitätszentren und Stadtquartieren aus. Dadurch schafft sie sichere und nachhaltige Verkehrssysteme wie auch Arbeits-, Wohn- und Lebensräume. So fördert die SBB kurze Wege zwischen Lebens- und Wirtschaftsräumen und sichert die Attraktivität der Schweiz als Wohn- und Arbeitsort. Ihre Büro- und Wohngebäude plant und baut sie nach hochgesteckten Nachhaltigkeitsstandards, und sie ist bestrebt, Materialien wieder zu verwenden.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Nachhaltig bauen und Arealentwicklung sowie Kreislaufwirtschaft</p>	<p>Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz. Sie berücksichtigt entlang ihrer Wertschöpfungskette nicht nur ökonomische, sondern auch soziale und ökologische Kriterien. Bei Beschaffungs- und Investitionsentscheiden fördert die SBB die Kreislaufwirtschaft. Sie sorgt für eine effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen, minimiert den Ressourcenverbrauch, nutzt wiederverwertbare Materialien und steigert die Recyclingquote. Sie vermindert die Abfallmenge im Betrieb und den Kunststoffverbrauch der Mitarbeitenden sowie der Konsumentinnen und Konsumenten an den Bahnhöfen.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Kreislaufwirtschaft und Nachhaltige Beschaffung</p>	<p>Die Verkehrsverlagerung auf die Bahn vermeidet rund 10 Prozent der Schweizer Gesamtemissionen. Somit trägt die SBB einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Es gehört zu ihren wichtigsten Zielen, die eigenen CO₂-Emissionen nach wissenschaftlichen Vorgaben zu reduzieren und bis 2030 klimaneutral zu werden. Die SBB steigert ihre Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit gegenüber klimabedingten Gefahren und Naturkatastrophen und passt sich proaktiv an die Auswirkungen des Klimawandels an.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Verkehrsverlagerung, Treibhausgasemissionen und Anpassung an den Klimawandel</p>	<p>Als grosse Infrastrukturbetreiberin trägt die SBB zwar massgeblich zur Zerstückelung der Landschaft bei. Sie bewirtschaftet jedoch im Gegenzug einen grünen Korridor entlang der Schienen und ergreift im Rahmen von Bauprojekten Ausgleichsmaßnahmen. Sie schützt und renaturiert Ökosysteme, um die Biodiversität zu fördern und Lebensräume geschützter wie bedrohter Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Biodiversität</p>

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

128

Klima und Energie.

Bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität spielt Energie eine zentrale Rolle. Da die SBB ihr Bahnangebot in den kommenden Jahren weiter ausbaut, wird ihr Energiebedarf trotz grossen Effizienzbemühungen weiterhin wachsen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist der Bahnverkehr emissionsarm. Dennoch verursacht die SBB Treibhausgasemissionen. Neben den betrieblichen Emissionen ist vor allem der CO₂-Fussabdruck der indirekten Emissionen gross.

Treibhausgasemissionen.

Strategisches Ziel.

Die SBB leistet ihren Beitrag, damit die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Sie senkt bis 2030 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 um 50 Prozent und wird klimaneutral. Das bedeutet, dass die SBB ab 2030 all ihre Restemissionen kompensiert. Bis 2040 senkt sie die Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 gegenüber 2018 um 92 Prozent. Dies entspricht den wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Tar-

gets initiative (SBTi), zu deren Erfüllung sich die SBB im Dezember 2021 verpflichtet hat. Im Vergleich zu den direkten und indirekten energiebedingten Treibhausgasemissionen ist für die SBB vor allem der CO₂-Fussabdruck der Beschaffung sehr gross. Sie will deshalb ihre Scope-3-Emissionen ebenso nach wissenschaftlichen Vorgaben um 30 Prozent bis 2030 verringern.

Treibhausgasbilanz.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Scope 1:						
Direkte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂e						
Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen	34 400	31 600	26 700	27 300	27 200	→
Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge	41 500	38 900	36 300	37 000	37 700	↗
Verluste von Kältemitteln	8 000	9 600	7 000	9 400	8 900	↘
Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen	1 300	2 100	2 400	1 500	1 000	↘
Scope 2:						
Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme in Tonnen CO₂e						
Elektrizität	5 700	500	500	500	700	↗
Fernwärme	3 100	3 300	3 900	3 900	3 400	↘

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Scope 3:						
Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂e						
Waren und Dienstleistungen	133 000	141 000	142 000	143 000	163 000	↗
Anlagegüter und Produktionsmittel	692 000	745 000	915 000	712 000	639 000	↘
Aktivitäten zur Treibstoff-, Brennstoff- und Energiebereitstellung	25 000	23 000	23 000	24 000	25 000	↗
Transport und Verteilung (Upstream)	14 000	14 000	13 000	16 000	11 000	↘
Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen	24 000	27 000	20 000	21 000	25 000	↗
Geschäftsreisen	11 000	8 000	3 000	2 000	3 000	↗
Pendelverkehr der Mitarbeitenden	29 000	30 000	20 000	19 000	29 000	↗
Gemietete Objekte	0	0	0	0	0	
Transport und Verteilung (Downstream)	0	0	0	0	0	
Weiterverarbeitung verkaufter Produkte	0	0	0	0	0	
Nutzung verkaufter Produkte	43 000	46 000	23 000	28 000	50 000	↗
Entsorgung oder Wiederverwertung verkaufter Produkte	0	0	0	0	0	
Vermietete Objekte	0	0	0	0	0	
Franchisen	0	0	0	0	0	
Investitionen	13 000	13 000	15 000	16 000	12 000	↘

Bei der Berechnung der CO₂-Äquivalente (CO₂e) berücksichtigt die SBB die Emissionen der im Kyoto-Protokoll geführten klimaschädigenden Gase und rechnet diese Emissionen anhand ihres Treibhausgaspotenzials auf CO₂e um. Die Treibhausgasemissionen werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition V3.51, 2004)» und weiterer Standards und Leitlinien berechnet. An einigen Stellen wurden für die berechneten Emissionen Hochrechnungen oder Schätzungen vorgenommen, da noch keine genauen Zahlen verfügbar waren. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich jeweils auf das Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG und Kraftwerke, aber ohne weitere Tochtergesellschaften. Bei Redaktionsschluss sind noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2022 vorgelegen. An diesen Stellen wurden Extrapolationen durchgeführt oder die Vorjahreswerte verwendet.

Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1).

Scope 1 ist der engste Betrachtungsbereich. Er enthält nur die im eigenen Unternehmen direkt vor Ort entstehenden CO₂e-Emissionen, beispielsweise die Abgase eigener Dieselfahrzeuge oder Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten.

Indirekte energiebedingte Treibhausgasemissionen (Scope 2).

Die Treibhausgasemissionen im Scope 2 werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Scope 2 Guidance, 2015» berechnet. Scope 2 umfasst die CO₂e-Emissionen, die der eingekaufte Strom oder die eingekaufte Fernwärme bei ihrer Produktion in den Energieerzeugungsanlagen verursachen (Beispiel: Abgase der Feuerungsanlage, die Fernwärme produziert). Hierzu gehören ferner die Verluste, die bei der Übertragung und Verteilung von Strom an Dritte entstehen (Beispiel: Fahrleitungsverluste).

Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3).

Die Treibhausgasemissionen im Scope 3 sind entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard, V5.89, 2011» berechnet. Scope 3 bildet die gesamten weiteren CO₂e-Emissionen ab, die das eigene Unternehmen durch seine Tätigkeiten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auslöst und die es nachgelagert zu seinen Tätigkeiten verursacht, und zwar von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung. Die Emissionen der beschafften Waren, Dienstleistungen, Anlagegüter, Produktionsmittel und der eingekauften Transportleistungen sind aufgrund des Einkaufsvolumens des jeweiligen Jahres und auf Basis einer detaillierten Analyse des Jahres 2020 abgeschätzt.

Senkung der Treibhausgasemissionen.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Senkung der Treibhausgasemissionen nach Science Based Targets in Tonnen CO₂e						
Scope 1 + Scope 2		-7 800	-17 100	-14 500	-15 100	↗
Scope 3	Basisjahr	64 000	190 000	-4 000	-25 000	↗

Die Emissionen in den Scopes 1 und 2 konnten gegenüber dem Vorjahr nur leicht gesenkt werden. Damit fiel die Senkung der im Jahr 2022 verursachten Emissionen knapp nicht so hoch aus wie geplant. Bei der Emissionsentwicklung in den Scopes 1 und 2 fällt vor allem die coronabedingte grosse Reduktion im Jahr 2020 auf.

Die Emissionsentwicklung im Scope 3 ist vor allem durch den Einkauf von Waren und Dienstleistungen geprägt. In Jahren mit grösseren Beschaffungen, vor allem von Zügen, sind die Emissionen im Scope 3 markant höher, beispielsweise im Jahr 2020.

Intensität der Treibhausgasemissionen.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Spezifische Treibhausgasemissionen des Personen- und Güterverkehrs in g CO₂e/Pkm						
SBB Personenverkehr (FV und RV) inklusive Tochtergesellschaften und TGV Lyria innerhalb der Schweiz	15,5	14,5	22,2	21,7	16,5	↘
Regionalverkehr SBB AG inklusive Tochtergesellschaften	24,4	23,1	31,4	32,2	26,0	↘
Fernverkehr SBB AG inklusive TGV Lyria innerhalb der Schweiz	12,1	11,3	18,1	17,2	12,7	↘
Güterverkehr in der Schweiz (SBB Cargo AG und SBB Cargo International)	188,2	188,0	189,6	186,5	185,4	↘

Die spezifischen Treibhausgasemissionen entsprechen den Emissionen aus direktem und indirektem Energieverbrauch (direkt verbrauchter Bahnstrom/Diesel plus Emissionen, die bei der Bereitstellung der Energie entstehen, entsprechen der Berechnung gemäss EN 16258).

Die Energie- und die CO₂-Effizienz des Personenverkehrs haben sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert, ohne jedoch die Werte vor der Pandemie einzuholen. Der Energieverbrauch pro Person hängt stark von der Auslastung ab, die 2022 gestiegen ist, aber nicht das Niveau von vor der Pandemie erreicht hat. Die CO₂-Effizienz korreliert direkt mit der Energieeffizienz.

Die Energieeffizienz des Güterverkehrs blieb im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Die CO₂-Effizienz des Güterverkehrs hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Diese Verbesserung ist auf einen leichten Rückgang des Anteils der Dieseltraktion im Cargo-Betrieb zurückzuführen.

Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Ozon abbauende Stoffe in kg CFC-11eq						
Kältemittel	0,22	0,22	0,01	0,01	0,01	→

Im Jahr 2022 hat die SBB keine Gefahrstoffe eingekauft, die mit dem H-Satz 420 («Schädigt die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Ozonabbau in der äusseren Atmosphäre») gekennzeichnet sind. Die Kältemittelverluste der letzten noch mit dem Kältemittel R22 betriebenen Anlagen sind geschätzt.

Stickstoffoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Signifikante Luftemissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und Brennstoffen in kg						
NO _x	488 400	460 400	431 100	447 200	446 200	→
SO _x	16 800	14 900	14 100	13 500	15 700	↗
PM 2,5	2 100	2 900	3 200	3 300	3 500	↗
PM 2,5-10	1 200	1 100	1 000	1 100	1 100	→
PM 10	3 200	4 000	4 200	4 400	4 600	↗

Die direkt verursachten Luftemissionen berechnen sich aufgrund der verbrauchten Treibstoffe (Diesel und Benzin) und der verbrauchten Brennstoffe für die Wärmeerzeugung (Heizöl, Erdgas, Propan, Holz).

SDG



Weitere Informationen



Klimaneutrale SBB |
sbb.ch

Energie.

Strategisches Ziel.

Die SBB leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität, indem sie systematisch und stetig Energie spart. Bis 2030 steigert sie so die Energieeffizienz gegenüber 2010 um 30 Prozent. Sie spart damit gegenüber der unbeeinflussten Entwicklung jährlich 850 Gigawattstunden (GWh) Energie ein, was dem Strombedarf von rund

200 000 Schweizer Haushalten pro Jahr entspricht. Zudem plant die SBB, bis 2030 mindestens 30 GWh Haushaltsstrom durch Fotovoltaik zu erzeugen sowie die Wärme für Gebäude vollständig aus erneuerbaren Energieträgern zu beziehen.

131

Energieverbrauch.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Strom- und Bahnstromverbrauch in der Schweiz in GWh						
Bahnstrom	1 760	1 734	1 578	1 635	1 692	↗
Eigenverbrauch für Bahnstrombereitstellung	126	140	190	192	149	↘
Diesel für Bahntraktion	117	110	102	107	106	→
Kraftstoff für Strassenfahrzeuge, Maschinen und Geräte	33	31	29	27	30	↗
Strom für Gebäude und Anlagen	279	280	285	298	292	↘
Wärmeenergie für Gebäude und Anlagen in GWh						
Heizöl	62,4	53,1	50,7	46,0	59,1	↗
Erdgas	79,7	78,8	59,9	60,9	47,3	↘
Propan	6,5	6,3	4,4	11,1	7,6	↘
Biogas	1,4	2,0	5,0	6,2	3,5	↘
Holz	12,8	13,8	17,1	18,9	21,3	↗
Fernwärme	49,6	53,1	61,5	61,0	53,3	↘

Die Messung des Energieverbrauchs basiert auf den eingekauften Mengen. Der Bahnstrom beinhaltet den gesamten Verbrauch aller SBB Fahrzeuge auf dem eigenen Netz und auf Drittnetzen. Der Strom wird auf den Lokomotiven und Triebfahrzeugen mit Energiemessgeräten gemessen. Stehen für einzelne Fahrzeuge keine Messwerte zur Verfügung, werden stattdessen Ersatzwerte herangezogen. Die Erfassung der Wärmeenergie basiert bei kleineren Objekten auf den eingekauften Mengen an Heizöl und dem Lagerstand im Sommer. In diesem Fall erfolgt die Bilanzierung über die letzte vergangene vollständige Heizperiode.

Im Berichtsjahr hat der Bedarf an Bahnstrom etwas zugenommen, was unter anderem auf die Zunahme der Zugkilometer und der Passagierzahlen seit der Aufhebung der behördlichen Corona-Massnahmen zurückzuführen ist. Während die eingekaufte Menge an Diesel für die Bahntraktion praktisch gleich blieb, ist der Bedarf an Kraftstoff für die Strassenfahrzeuge deutlich angestiegen – der Grund liegt in der Integration der Securitrans-Fahrzeuge in die Bilanz.

Der Verbrauch von Strom für Gebäude und Anlagen hat leicht abgenommen – ausschlaggebend dafür waren die Energiesparmassnahmen und die milde Witterung. Die Mengenabnahme von Erdgas und die -zunahme von Heizöl ist ebenfalls auf die Energiemangellage zurückzuführen: Im vierten Quartal 2022 stellte die SBB die Zweistoffanlagen zur Einsparung von Erdgas auf Heizöl um. Insgesamt hat der Wärmeenergiebedarf im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr dank verschiedener Massnahmen deutlich abgenommen.

Energieintensität.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Spezifischer Energieverbrauch						
des Eisenbahnpersonenverkehrs in kWh/100 Pkm	8,44	7,90	12,13	11,86	9,01	↘
des Schienengüterverkehrs in kWh/100 Ntkm	4,34	4,35	4,05	4,09	4,11	↗
pro Zugkilometer in kWh	11,5	11,2	10,7	10,8	10,9	→

Der spezifische Energieverbrauch im Personenverkehr berechnet sich aus der Sicht der SBB als Eisenbahnverkehrsunternehmen; inklusive der Normalspur-Tochtergesellschaften des Regionalverkehrs SBB. Der Wert setzt sich aus dem direkten Bahnstrombedarf der Züge und der Transportleistung zusammen. Der spezifische Energiebedarf im Schienengüterverkehr beinhaltet den Bedarf von SBB Cargo sowie die Leistungen von SBB Cargo International AG innerhalb der Schweiz. Der spezifische Energieverbrauch pro Zugkilometer berechnet sich aus der Menge an Bahnstrom und der Transportleistung auf dem Netz von SBB Infrastruktur (Summe aller Züge von Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur).

Aufgrund der leicht höheren Auslastung nach der Corona-Pandemie ist im Berichtsjahr der spezifische Energiebedarf gesunken. Im Schienengüterverkehr erhöhte sich die Energieintensität leicht. Für die Energieintensität auf dem

Netz von SBB Infrastruktur setzte sich der Trend der vergangenen Jahre fort: Dank Energieeffizienzmassnahmen wird weniger Energie für die Zugsbewegungen benötigt.

Erneuerbare Energie.

132

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anteil erneuerbarer Energieträger am Bahnstrom in Prozent	99,2	95,5	91,1	90,2	90,0	→
Anteil erneuerbare Energieträger für Wärmeenergie in Prozent	19,0	20,8	27,3	28,8	27,7	↘
Stromproduktion mit Fotovoltaik in GWh	-	-	5,5	6,0	6,6	↗

Der Anteil der erneuerbaren Energieträger am Bahnstrom hängt hauptsächlich von der Regenmenge ab (Füllstand Stauseen für Wasserkraftwerke). Durch den Kauf von Herkunftsnachweisen wird ein Anteil von mindestens 90 Prozent erneuerbarer Energie angestrebt. Der Anteil der erneuerbaren Energieträger für die Wärmeenergie basiert auf den eingekauften Energiemengen für Gebäude und stationäre Anlagen, ergänzt mit der produzierten Wärmeenergie der eingesetzten Wärmepumpen. Zur Stromproduktion mit Fotovoltaik tragen alle Anlagen auf SBB Anlagen und -gebäuden bei, unabhängig davon, ob diese als Contracting-Lösung oder als Eigeninvestition realisiert wurden.

Das Jahr 2022 war von Trockenheit geprägt, vor allem südlich der Alpen war der Niederschlag sehr gering. Dem entsprechend liegt der Anteil an erneuerbaren Energieträgern im Bahnstrom bei 90 Prozent. Die minimale Senkung

bei den erneuerbaren Energieträgern für Wärmeenergie ist auf den Betrieb der Zweistoffanlagen mit Heizöl zurückzuführen. Im Berichtsjahr wurde die Produktion mit Fotovoltaik leicht gesteigert.

Energieeffizienz.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Eingesparte Energie in GWh	382	394	440	504	539	↗

Aufgeführt ist die jährliche Wirkung der im Programm «Energiesparen und Klimaneutralität» erfassten Energiesparmassnahmen. Dazu wird die Energie, die mit der Umsetzung der Massnahmen verbraucht wird, verglichen mit dem potenziellen Verbrauch bei unbeeinflusster Entwicklung. Betrachtet wird die Endenergie von allen Energieträgern und über alle Divisionen.

Im Berichtsjahr hat die SBB mit Energiesparmassnahmen gegenüber der unbeeinflussten Entwicklung insgesamt

539 GWh Energie eingespart. Sie ist damit in Bezug auf ihr strategisches Ziel für 2030 auf Kurs.

SDG

Weitere Informationen



Nachhaltige
Energie | sbb.ch

Kreislaufwirtschaft.

Ein Grossteil der weltweit produzierten Güter wird aus nicht erneuerbaren Rohstoffen hergestellt und nach einmaligem Gebrauch deponiert oder verbrannt. Die Kreislaufwirtschaft hingegen nimmt den Stoffkreislauf der Natur zum Vorbild und versucht, einen Materialgebrauch durch mehrere Nutzungen ohne Abfälle und ohne schädliche Emissionen zu erreichen. Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz und verursacht dadurch wesentliche Material- und Energieverbräuche. Sie besitzt mit über 76 Millionen Tonnen Material eine der grössten Materialbanken der Schweiz. Der dadurch entstehende Materialfluss hat erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Klima.

133

Ressourcenverbrauch.

Strategisches Ziel.

Die SBB will endliche Ressourcen unendlich nutzen. Sie will die Kreislaufwirtschaft bei den Mitarbeitenden und in den Prozessen verankern sowie zum konzernweiten Standard machen. Dazu hat die SBB drei strategische Stossrichtungen festgelegt: erstens die Anpassung interner Prozesse, zweitens die Entwicklung zirkulärer Kunden-

angebote sowie drittens die Verankerung der Kreislaufwirtschaft in der SBB Unternehmenskultur. Die SBB entwickelt aktuell spezifische Indikatoren zur Steuerung der Kreislaufwirtschaft, die ab 2024 zum Einsatz kommen sollen.

Eingesetzte Materialien nach Gewicht und Volumen.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Baumaterialien für Gleisbau in Tonnen	732 741	674 051	617 496	643 583	642 251	→
Kiessand	62 900	41 574	49 612	63 996	59 349	↘
Schotter	536 500	510 261	460 729	466 495	465 499	→
Betonschwellen	70 039	59 329	56 129	64 765	67 460	↗
Holzschwellen	6 873	6 480	4 355	4 815	4 997	↗
Stahlschwellen	2 337	2 434	2 006	1 680	1 821	↗
Schienen	54 093	53 973	44 665	41 832	43 125	↗
Weitere Materialien in Tonnen						
Schmierstoffe	598	612	589	568	522	↘
Herbizide	2,2	1,9	1,4	1,9	1,4	↘

Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Aufbereiteter Schotter in Tonnen	165 000	190 000	100 000	145 000	120 000	↘

Die Daten beziehen sich auf Schotter, der bei Gleiserneuerungsarbeiten vor Ort gereinigt und unmittelbar als Schotter wiederverwendet werden konnte.

134

SDGs



Weitere Informationen



Kreislaufwirtschaft | sbb.ch

Abfall.

Strategisches Ziel.

Die SBB vermeidet Betriebsabfälle vornehmlich durch den Einsatz stofflich wiederverwertbarer Materialien. Sie führt Wertstoffe der stofflichen Wiederverwertung zu, entsorgt Sonderabfälle gesetzeskonform und reduziert die Umweltbelastung durch optimierte Transportwege. Sie will aus-

gewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit bündeln, nach Qualitäten trennen und am Wertstoffmarkt veräussern. Zudem plant die SBB, den Recycling- und Wiederverwendungsanteil sämtlicher Abfälle und Wertstoffe zu erhöhen.

Angefallener Abfall.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Angefallene Abfälle in Tonnen						
Industrieabfälle	320 419	339 402	254 124	243 275	266 171	↗
davon Gleisaushub (Schotter, Kiessand)	231 518	242 669	165 459	149 496	181 835	↗
Sonderabfälle	44 634	45 939	30 625	49 746	65 979	↗
Publikumsabfälle	11 863	12 866	9 617	10 088	10 641	↗

Beim Gleisaushub (Schotter, Kiessand) handelt es sich um die Menge, die nicht vor Ort gereinigt und unmittelbar als Schotter wiederverwendet werden kann. Sie wird an Schweizer Entsorgungsfirmen übergeben, die gemäss eigenen Angaben rund 80 Prozent aufbereiten und beispielsweise als Splitt für Beton wiederverwenden; die restlichen 20 Prozent müssen deponiert werden. Bei den Publikumsabfällen werden die von der SBB der Entsorgung zugeführten Abfallmengen ausgewiesen.

SDGs



Weitere Informationen



Abfallbewirtschaftung | sbb.ch

Nachhaltige Lebensräume.

Der Verlust, die Entwertung oder die Zerstückelung natürlicher Lebensräume bedrohen die in der Schweiz einheimische Flora und Fauna. Die SBB trägt durch ihre Bahninfrastruktur, ihre Immobilien und die geplanten Bauvorhaben zu deren Gefährdung bei. Gleichzeitig besitzt sie durch ihre Bahnborde einen grünen Korridor, der für die Biodiversität nationale Bedeutung besitzt. Als Besitzerin der zentral gelegenen Bahnhöfe und angrenzenden Areale beeinflusst sie zudem positiv die Erhaltung des baukulturellen Erbes und die Weiterentwicklung von Quartieren.

135

Biodiversität.

Strategisches Ziel.

Bis 2030 pflegt die SBB einen Fünftel ihrer Böschungen naturnah. Sie fördert die Vernetzung der Lebensräume für Tiere längs und quer zu den Bahnlinien. Sie erfüllt damit den Auftrag des Bundes, ihren Beitrag zur Sicherung der ökologischen Infrastruktur im Rahmen des «Aktionsplans Strategie Biodiversität Schweiz» zu leisten. Zudem fördert

die SBB standortgerechte und zukunftsfähige Pflanzenarten in Waldflächen und passt sich so vorausschauend an die Auswirkungen des Klimawandels an. Invasive Neophyten auf ökologisch wertvollen Flächen bekämpft die SBB systematisch.

Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anteil naturnah gepflegte Flächen in Prozent						
Biodiversitätsflächen	-	-	-	3,1	4,1	↗
Potenzielle Biodiversitätsflächen	-	-	-	6,8	8,3	↗
Ersatzflächen aus Projekten	-	-	-	4,5	4,3	↘
Standardflächen	-	-	-	84,9	83,3	↘
Gesamtfläche gehölzfreie Böschungen in ha	-	-	-	2 500	2 500	→

Die SBB bewirtschaftet auf naturnahe Weise jenes Land entlang der Bahnlinien, das unter die Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TwwV) fällt, sich in einem Naturschutzgebiet befindet oder das ökologisch wertvoll ist. Für Planung, Ausführung und Reporting nutzt die SBB das Informationssystem Vegetation (IVEG), seit 2021 werden die Biodiversitätsflächen und die eigenen ökologischen Ersatzflächen systematisch erfasst. Das IVEG beinhaltet bereits heute die nationalen Schutzgebiete. Aktuell werden zusätzlich die kantonalen Schutzgebiete erfasst.

Die SBB erfasst auf ihrem Netz fortlaufend Flächen mit hohem ökologischem Potenzial und unterhält diese wo möglich ökologisch. Dank der Erfassung im Informationssystem Vegetation (IVEG) hat die SBB 2022 rund 103 Hektaren flächenscharf als Biodiversitätsflächen ausgewiesen und einen speziellen Grünunterhalt gewährleistet. Weitere 207 Hektaren hat sie nach ökologischen Grundsätzen bewirtschaftet, ihr ökologisches Potenzial muss aber noch geprüft werden. Die SBB passt gegenwärtig ihren Böschungsunterhalt an und stimmt diesen mit der kantona-

len Planung der ökologischen Infrastruktur ab. Dazu tauscht sie sich regelmässig mit den Kantonen sowie mit externen Expertinnen und Experten aus.

Beim Unterhalt von Biodiversitätsflächen gelten strenge Unterhaltsstandards, die eine vielfältige Flora und Fauna fördern. Unter anderem werden die Flächen geschnitten und nicht gemulcht und das Schnittgut zusammengenommen. Ebenfalls gelten strikte Anforderungen an die Mindestschnittshöhen, die Schnittzeitpunkte, und invasive Neophyten werden systematisch bekämpft.

Geschützte Arten im Bahnumfeld.

Im Bahnumfeld sind unter anderem die folgenden geschützten Arten nachgewiesen: Aspispiper, Biber, Zaun- und Mauereidechsen, Gelbbauchunken, Schlingnattern,

Blaufügelige Sandschrecken, Gottesanbeterinnen, Wildbienen sowie unterschiedliche Orchideenarten, beispielsweise der Frauenschuh oder das Helmknabenkraut.

Die SBB stützt sich bei der Identifikation geschützter Arten auf die Rote Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN), auf die Rote Liste des Bundesamts für Umwelt sowie auf regionale Rote Listen. Aufgeführt sind Arten, die ihren Lebensraum in von Geschäftstätigkeiten der SBB betroffenen Gebieten haben. Die SBB verfügt über ein Geoportal, das den Projektierenden von Erneuerungs- und Ausbauprojekten das Vorkommen bedrohter Arten anzeigt. Die entsprechenden Daten werden von den nationalen Artenschutz-Datencentern zur Verfügung gestellt und regelmässig aktualisiert.

136

Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl Standorte mit Amphibienkonflikten						
davon potenzielle Konfliktstellen	-	-	-	>700	>700	→
davon bekannte Konfliktstellen	-	-	-	35	35	→
davon im Reportingjahr entschärfte Konfliktstellen	-	-	-	5	2	↘

Zur Identifikation von potenziellen Konfliktstellen wurde eine GIS-Analyse der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz (karch) im Auftrag des BAFU durchgeführt. Dabei wurde analysiert, ob Bahnlinien auf einer möglichen Wanderachse liegen. Zudem führt die SBB eine Liste von Konfliktstellen an SBB Strecken, die bereits bekannt sind. Diese wurden aufgrund von Meldungen an den Standorten erfasst.

Für grosse Wildtiere bestehen entlang der Bahntrassees aktuell neun Wildtierüber- und -unterführungen. Das ASTRA plant zusammen mit den Kantonen weitere Wildtierpassagen in überregionalen Wildtierkorridoren. Momentan besteht bei der SBB kein konkreter Handlungsbedarf zur Sanierung von Wildtierkorridoren. Die SBB ist jedoch bestrebt, Verletzungen an Wildtieren möglichst zu vermeiden. Aus diesem Grund testet die SBB seit dem Jahr 2022 in einem Pilotprojekt eine bioakustische Wildtierwarnanlage mit speziellen Tierlautkombinationen, um Kollisionen mit Wildtieren zu vermeiden. Für Kleintiere, Amphibien und Reptilien bestehen bei bekannten oder

vermuteten Konfliktstellen auf dem Streckennetz Durchlässe, beispielsweise in Lärmschutzwänden, in Bächen oder an bekannten Amphibienwanderwegen. Im Rahmen von Ausbau- und Erneuerungsprojekten prüft die SBB standardmässig, ob zusätzliche Durchlässe notwendig sind oder ob Gewässerdurchlässe faunagerecht saniert werden müssen. In einer Studie des BAFU wurden im Jahr 2021 schweizweit Amphibienkonfliktstellen identifiziert und einige davon näher untersucht. Im Jahr 2022 installierte die SBB an einer Konfliktstelle als Pilotprojekt drei gleisnahe Kleintierdurchlässe, um die Durchlässigkeit der Bahnanlage für Amphibien und Kleintiere zu verbessern.

SDG



Weitere Informationen



Biodiversität | sbb.ch

Nachhaltig bauen und Arealentwicklung.

Strategisches Ziel.

Bei der Planung und beim Bau neuer Immobilien wendet die SBB den «Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen» (DGNB) an. Seit August 2022 werden die Projekte nach dem «Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz» (SNBS) realisiert. Die SBB verzichtet seit

2016 bei Neubauten und Gebäudesanierungen auf Heizungen mit Öl oder Gas (fossile Heizungen). Bis 2030 will sie alle fossilen Heizungen ihrer Immobilien durch erneuerbare Alternativen ersetzen.

137

Ersetzte Heizungsanlagen.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl ersetzte Heizungsanlagen	19	26	30	24	30	↗

Die SBB hat im Berichtsjahr 30 von rund 560 fossilen Heizungsanlagen ersetzt. Allein dadurch spart sie jährlich ungefähr 450 000 Liter Heizöl ein. Für 2023 hat sie den Ersatz von 150 fossilen Heizungsanlagen in die Planung aufgenommen. Damit will sie sich je länger je mehr von

fossilem Gas unabhängig machen. In den Folgejahren sollen die restlichen Ölheizungsanlagen sukzessive durch Anlagen ersetzt werden, die mittels erneuerbarer Energie betrieben sind.

SDG



Weitere Informationen



Nachhaltigkeit
leben | SBB Immobilien
(sbb-immobilien.ch)

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

138

Nachhaltige Mobilität.

Mobilität ist die Grundlage einer intakten Gesellschaft und funktionierenden Wirtschaft. Doch mehr Verkehr bedeutet mehr Staus, Unfälle, Lärm und Emissionen. Zudem ist der Mobilitätsalltag für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik voller physischer und digitaler Hindernisse. Die Schweiz braucht also Mobilitätslösungen, die sozialverträglich sind, die Umwelt schonen und den Wohlstand vermehren. Der öffentliche Verkehr und damit die SBB spielen dabei eine zentrale Rolle.

Barrierefreiheit.

Strategisches Ziel.

Die SBB bietet Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Möglichkeit, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Bis Ende 2023 sollen sie in der Lage sein, die Bahnhöfe und Haltestellen der SBB möglichst autonom und diskriminierungsfrei zu nutzen – beziehungsweise bis 2028

vorübergehend eine Ersatzlösung in Anspruch zu nehmen. Die für Kundinnen und Kunden relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sollen ab 2025 zu 100 Prozent barrierefrei sein.

Bahnhöfe und Haltestellen mit barrierefreiem Bahnzugang.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen	[386]	[416]	[437]	[472]	428	-

Bahnhöfe oder Haltestellen sind barrierefrei, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Menschen zugänglich sind. Mobilitätseinschränkungen sind einerseits voraussichtlich dauernde physische, psychische oder geistige Beeinträchtigungen inklusive altersbedingter Einschränkungen, andererseits zeitlich limitierte Behinderungen wie beispielsweise ein Beinbruch. Bezogen auf den Öffentlichen Verkehr heisst barrierefrei zudem, dass der Zugang für Reisende mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, für Orts- oder Sprachkundige und Touristinnen und Touristen gewährleistet sein soll. Infolge Präzisierung der Anforderungen gelten per 2022 weniger Bahnhöfe als barrierefrei. Deshalb wurden die Werte der Vorjahre in [...] gesetzt und der Trend der Entwicklung weggelassen.

Digitale Touchpoints mit barrierefreiem Zugang.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Barrierefreie digitale Touchpoints in Prozent	[61]	[64]	[71]	86,3	88,3	↗

Seit 2021 misst die SBB den Wert der barrierefreien digitalen Touchpoints anhand einer konkreten Reisekette aus der Sicht von Menschen mit Einschränkungen. Sie gewichtet für die Gesamtbewertung jeden Touchpoint nach Impact (wie schwerwiegend ist es, wenn der Touchpoint nicht genutzt werden kann) sowie Häufigkeit (wie oft wird ein Touchpoint genutzt). Je nach Typ (Website, Mobile App, Digital Signage, Touch Display, Akustik sowie digitale Medien) sind die jeweils gültigen rechtlichen Kriterien beziehungsweise Vorgaben als Massstab hinterlegt. Aufgrund der neuen Methodik sind die Werte 2018–2020 in [...] gesetzt.

139

SDG

Weitere Informationen



Barrierefreie
Mobilität | sbb.ch

Verkehrsverlagerung.

Strategisches Ziel.

Mit der Perspektive BAHN 2050 will das Bundesamt für Verkehr die Stärken der Bahn effizient nutzen, einen Beitrag zur Klimastrategie 2050 leisten und den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz stärken. Einerseits sollen die Entwicklung der Bahn und die Raumentwicklung aufein-

ander abgestimmt sein. Andererseits wird eine Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr sowohl im nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr angestrebt.

Modalsplit im Personen- und Güterverkehr.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2020 zu 2021
Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr in Prozent	16,2	16,7	12,2	12,3	–	↗
Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Prozent	36,7	37,1	36,6	37,3	–	↗

Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr beziehungsweise am gesamten Güterverkehr auf Schiene und Strasse; gemessen an der Verkehrsleistung in der Schweiz in Personenkilometern, ohne Langsamverkehr beziehungsweise in Netto-Netto-Tonnenkilometer. Berechnet anhand Angaben des Bundesamtes für Statistik – Mobilität und Verkehr, publiziert im Dezember 2022.

Wachstum der Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten im Vergleich zum Wachstum der Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Wachstum der Nachfrage zu den Hauptverkehrszeiten, in Prozent	0,4	4,2	-40,3	0,4	35,3	↗
Wachstum der Nachfrage zu den Nebenverkehrszeiten, in Prozent	0,4	6,2	-39,9	8,5	36,2	↗

Als Hauptverkehrszeiten gelten Montag bis Freitag von 6.00 bis 8.59 Uhr sowie von 16.00 bis 18.59 Uhr.

SDG



Weitere Informationen



Nachhaltige
Mobilität | sbb.ch

Sicherheit und Resilienz.

Ein leistungsfähiges, stabiles und resilientes Bahnnetz trägt wesentlich zu einer sicheren und effizienten Wirtschaft und Gesellschaft bei. Zum einen setzt die SBB geeignete Massnahmen um, um negative Auswirkungen des Klimawandels auf den Bahnbetrieb zu minimieren. Zum anderen schützt sie ihren Betrieb vor Angriffen aus dem Cyberspace. Denn ohne sichere Informatikstruktur könnte sich heute kein Zug mehr auf den Schienen bewegen. Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung erzeugt die SBB mit ihrer Geschäftstätigkeit zudem eine wachsende Menge an Kundendaten. Es gehört zu ihren zentralen Aufgaben, Kundendaten mit grösster Sorgfalt zu behandeln.

141

Schutz der Kundendaten.

Strategisches Ziel.

Die SBB bearbeitet Kundendaten zurückhaltend und ausschliesslich zum Zweck, ihren Kundinnen und Kunden einen Mehrwert zu bieten. Sie verkauft keinerlei Kunden-

daten und gibt den Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, die Bearbeitung ihrer Daten abzulehnen sowie anonym – also ohne Erfassung der Personendaten – zu reisen.

Beschwerden in Bezug auf Kundendaten.

Anfang 2022 hat die SBB bei der ÖV-Vertriebsplattform NOVA, die von der SBB im Auftrag der Branchenorganisation Alliance SwissPass betrieben wird, einen Datenabfluss festgestellt. Ein externer IT-Spezialist griff aufgrund einer Schwachstelle auf Datenbanken zu und rief automatisiert Billett- und Abonnementdaten sowie Namen, Vornamen und Geburtsdaten von rund einer halben Million Kundinnen und Kunden ab. Er informierte die SBB über die Schwachstelle und löschte die Daten unwiderruflich. Dank seiner Meldung war es der SBB möglich, die

Schwachstelle umgehend zu beseitigen. Für Kundinnen und Kunden entstand kein Schaden.

Die SBB hat im Juni 2022 versehentlich einen Werbewsletter an falsche E-Mail-Adressaten versandt. Auf die Beschwerde eines Empfängers hin erkannte die SBB den Fehler und entschuldigte sich bei den Betroffenen.

Weitere berichtenswerte Vorfälle oder Beschwerden haben sich im Berichtsjahr nicht ereignet beziehungsweise sind nicht gemeldet worden.

SDG



Weitere Informationen



Datenschutz |
sbb.ch

Cyber Security.

Strategisches Ziel.

Informationssicherheit schützt die ganze SBB. Denn ohne eine sichere Informatikinfrastruktur könnte sich heute kein Zug auf den Schienen bewegen. Informationssicherheit umfasst Massnahmen, welche die Schutzziele Vertraulich-

keit, Verfügbarkeit und Integrität sicherstellen. Sie dient dem Schutz vor Gefahren und Bedrohungen, der Vermeidung wirtschaftlicher Schäden und der Minimierung von Risiken für die gesamte SBB.

142

Anzahl Cyber-Security-Vorfälle.

Aus Gründen der Vertraulichkeit veröffentlicht die SBB keine Zahlen zu Vorfällen, welche die Cyber Security betreffen.

SDG



Weitere Informationen



Cyber Security |
sbb.ch

Anpassung an den Klimawandel.

Strategisches Ziel.

Die SBB kennt die verletzlichen Bereiche und erkennt frühzeitig Risiken und Chancen, die sich durch die Auswirkungen des Klimawandels ergeben. Durch präventive Anpassungsmassnahmen steigert sie ihre Widerstandsfähigkeit und minimiert kontinuierlich die nachteiligen Auswirkungen auf Sicherheit, Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit, die sich durch den Klimawandel heute und

in Zukunft ergeben. Sie stellt die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeitenden sicher und berücksichtigt den Klimawandel bei der Beschaffung. So gewährleistet die SBB, dass es in Zukunft nicht zu signifikanten witterungsbedingten Auswirkungen auf Menschen sowie Schäden an der Umwelt, der Infrastruktur, Gebäuden, Gütern und Anlagen kommt.

Schutz vor Naturgefahren.

Die bereits bestehenden rund 5000 Schutzbauten und 870 000 Quadratmeter Schutzwald sowie ein professionelles Überwachungs- und Alarmierungskonzept bilden für die SBB die Grundlage, um sich in Zukunft weiterhin vor Personen- und Sachschäden durch Naturgefahren zu schützen. Die SBB hat in den vergangenen zehn Jahren

Entwicklungstrends jeweils korrekt antizipiert. So verhinderte sie, dass die Auswirkungen der durch den Klimawandel bedingten Naturgefahren zunahmten. Wie im Vorjahr setzte die SBB 2022 rund sieben Millionen Franken für Pflege und Unterhalt der Schutzmassnahmen ein.

Temperatur in den Zügen.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Verfügbarkeit von Klimaanlage in den Zügen in Prozent	–	–	92,5	95,2	96,0	→

Für die Verfügbarkeit der Klimaanlage werden Störungsmeldungen pro Flottentyp berücksichtigt. Die Ausfalldauer (von Störungsbeginn bis Abschluss der Meldung) wird in ½-Tages-Schritten gerechnet.

143

Gleiszustand.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl pro 100 Hauptgleiskilometer						
Schienenbrüche	0,50	0,43	0,22	0,30	0,14	↘
Gleisdeformationen	0,14	0,46	0,11	0,13	0,30	↗

Der Begriff Schienenbruch bezeichnet eine Schiene, die in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder von der sich ein Werkstoffbruchstück gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mindestens 50 Millimeter lange und 10 Millimeter tiefe Lücke entstanden ist. Die Gleisdeformationen setzen sich zusammen aus der Anzahl Gleisverwerfungen (>50 mm) und Verdrückungen (<50 mm).

Schienenbrüche stehen in Zusammenhang mit Schienenfehlern, Belastung sowie Kälte und Temperaturschwankungen. Nach einem Anstieg im letzten Jahr ist die Anzahl der Schienenbrüche im Berichtsjahr um die Hälfte zurückgegangen. Die im Schnitt warmen Temperaturen in den Wintermonaten wirkten sich günstig auf die Schienenbrüche aus.

Aussergewöhnlich hohe Temperaturen, Temperaturschwankungen und ein nicht ausreichender Querverschiebewiderstand im Gleis können zu Gleisdeformationen führen. Die Anzahl der Gleisdeformationen hat gegenüber dem vergangenen Jahr deutlich zugenommen. Wie schon im Jahr 2019 trug der aussergewöhnlich heisse Sommer zum Auftreten von Gleisdeformationen bei.

Verspätungen aufgrund von Extremwetter.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Reisendenverspätungsminuten durch Störungen der Infrastrukturanlagen aufgrund abnormaler Witterungs- und Umwelteinflüsse in Mio. Minuten	2,1	0,9	0,9	3,7	0,3	↘

Verspätungen durch Anlagen der SBB Infrastruktur. Die Verspätungsminuten jedes unpünktlichen Zuges (3 Minuten und mehr) werden mit den ankommenden Aussteigenden multipliziert. Es werden nur die direkt verursachten und klar nach Ursache zuweisbaren Verspätungsminuten berücksichtigt.

Im Vergleich zum Vorjahr, das durch überdurchschnittlich harte Winterbedingungen und eine ungewöhnlich konstante Wetterlage mit extremen Gewitterzellen mit Starkniederschlägen, Sturmwinden, Blitzschlägen und Hagel

im Sommer gekennzeichnet war, hatte der Hitzesommer 2022 nur einen minimalen Einfluss auf die Reisendenverspätungsminuten.

SDGs



Weitere Informationen



Naturgefahren und Klimawandel | sbb.ch

Nachhaltige Beschaffung.

Unternehmen haben die Verantwortung, den Schutz von Umwelt und Gesellschaft in ihren Lieferketten sicherzustellen. Einge kaufte Waren und Dienstleistungen sollen unter Bedingungen produziert werden, die für einen verantwortungsvollen Umgang mit Mensch und Natur stehen. Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz und arbeitet mit Tausenden von Lieferanten zusammen. Sie folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens und berücksichtigt bei der Vergabe neben dem Preis und der Qualität deshalb auch ökologische und soziale Aspekte. So will sie indirekt verursachte Umweltkosten begrenzen und in der Lieferkette ihre Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Einhaltung von Menschenrechten wahrnehmen.

144

Strategisches Ziel.

Die SBB treibt aktiv den Wandel hin zu einer qualitätsorientierten, nachhaltigen Beschaffungskultur im Sinne des neuen Bundesgesetzes und der Verordnung über das öffentliche Beschaffungsrecht (BöB/VöB) voran und hat sich entsprechende Ziele gesetzt: Bis 2027 erhöht die SBB ihren Score auf der Bewertungsplattform EcoVadis auf 80 Punkte im Bereich nachhaltige Beschaffung. Zudem

durchlaufen 320 Risikolieferanten eine Nachhaltigkeitsbewertung, in der sie durchschnittlich 50 von 100 Punkten erreichen. Schliesslich verringert die SBB die Wahrscheinlichkeit, dass bei ausgewählten Lieferanten Arbeits- oder Menschenrechte verletzt werden, indem sie von Risikolieferanten Zertifikate verlangt und Audits durchführt.

Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
EcoVadis-Bewertung der nachhaltigen Beschaffung der SBB in Punkten (1–100)	50	50	60	70	70	→

Die SBB lässt sich alle zwei Jahre neu bewerten. Die nächste Bewertung steht 2023 an.

Lieferanten, die anhand von ökologischen und sozialen Kriterien überprüft wurden.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Nachhaltigkeitsbewertung der Lieferanten						
Anzahl Lieferanten mit einer umfassenden Nachhaltigkeitsbewertung	55	96	129	173	249	↗
Durchschnittswert aller bewerteten Lieferanten in Punkten (1–100)	61,0	60,0	60,6	59,6	58,8	↘
Anzahl durchgeführte Sozialaudits						
Erstaudit	5	4	1	0	1	↗
Rezertifizierung	5	7	5	6	3	↘

Integrität ist die Grundlage für verantwortungsvolles und unternehmerisches Verhalten. Sie bildet das Herzstück und die Basis für nachhaltiges Arbeiten. Um ihre Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Einhaltung der Menschenrechte wahrzunehmen, hat die SBB 2022 eine Analyse ihrer Lieferanten vorgenommen und Risiken in ihrer Lieferkette

identifiziert. Sie hat gewissen Risiken bereits im Rahmen der aktuellen Abhilfemassnahmen wie der Nachhaltigkeitsbewertungen, Audits und Verbesserungspläne entgegen gewirkt. Ab 2023 weitet sie ihre Massnahmen aus, und sie entwickelt gegenwärtig Indikatoren zur Steuerung und Messung des erzielten Fortschritts.

SDGs



Weitere Informationen



Nachhaltige
Beschaffung | sbb.ch

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

146

Attraktive Arbeitgeberin.

Als eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz ist die SBB für die Arbeitsbedingungen von 34 000 Mitarbeitenden verantwortlich. Dank den zahlreichen unterschiedlichen Berufsbildern in ihrem Betrieb hat sie die Möglichkeit, ihre Mitarbeitenden gemäss den individuellen Bedürfnissen und Ambitionen aktiv zu fördern. Die SBB bildet zahlreiche Jugendliche und Quereinsteigende aus und leistet so einen wichtigen Beitrag für die Schweizer Wirtschaft.

Anstellungsbedingungen.

Strategisches Ziel.

Dank wettbewerbsfähigen Anstellungsbedingungen will die SBB weiterhin zu den beliebtesten Arbeitgeberinnen der Schweiz gehören. Sie will bis 2025 ihre Platzierung im

Universum-Ranking der attraktivsten Arbeitgeber halten sowie die Identifikation der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen weiter steigern.

Personalbestand.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Belegschaft in Vollzeitäquivalent (FTE)	32 309	32 535	33 498	33 943	34 227	→
davon SBB AG und SBB Cargo AG (Schweiz)	26 866	26 983	27 788	28 172	29 005	↗
davon Tochtergesellschaften	5 442	5 553	5 711	5 770	5 222	↘
Fluktuation in FTE	1 851	1 956	1 716	1 932	2 033	↗

Elternzeit.

Die SBB geht bei der Elternzeit über die gesetzlichen Ansprüche hinaus. Sie gewährt ihren Mitarbeiterinnen bei der Geburt eines Kindes einen Mutterschaftsurlaub von 18 Wochen. Väter profitieren von einem Vaterschaftsurlaub im Umfang von 20 Tagen. Der Adoptionsurlaub beträgt 20 Tage. Zudem besteht die Möglichkeit, einen unbezahlten Erziehungsurlaub von bis zu drei Monaten zu beziehen. Die Mitarbeitenden werden über ihr Anrecht auf Urlaub informiert.

Die SBB setzt sich für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ein. Sie stellt den Mitarbeitenden mehrere Beratungsangebote zur Verfügung und ermöglicht flexible Arbeitsmodelle. Weiter unterstützt die SBB mit FamilyCare Eltern bei der Organisation und der Finanzierung von familienexterner Kinderbetreuung.

Über die genaue Anzahl der Mitarbeitenden, die 2022 Elternzeit bezogen haben, generiert die SBB keine Kennzahlen. Dasselbe gilt für die Rückkehrrate. Diese wird nicht erhoben.

Arbeitgeberattraktivität.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Rang gemäss Universum-Ranking						
Students						
Business	19	18	24	23	15	↘
Engineering	5	4	4	5	5	→
IT	8	7	5	8	9	↗
Natural Sciences	18	10	8	16	12	↘
Professionals						
Business	5	7	12	9	8	↘
Engineering	1	1	2	1	3	↗
IT	4	6	4	4	7	↗
Natural Sciences	8	-	9	9	-	-

«Universum» ist weltweit die Nummer 1 im Bereich Employer Branding und erstellt in 23 Ländern, darunter auch in der Schweiz, ein Ranking der 100 beliebtesten Arbeitgeber. Jedes Jahr publiziert «Universum» branchenspezifische Rankings, die sich auf Antworten von Studierenden an Universitäten und Fachhochschulen sowie von Berufstätigen stützen.

Bei den Studierenden will die SBB in den relevanten Kernberufsfeldern zu den Top-Arbeitgeberinnen gehören. In den Zielgruppen «Business» und «Natural Sciences» hat sie dieses Ziel 2022 erreicht. Sie verbesserte ihre Rangierung um einige Plätze, ohne Marketingmassnahmen und Budgeteinsatz zu verändern. Im Ranking «IT» büsste die SBB in einem stark umkämpften Markt einen Platz ein; bei

«Engineering» hielt sie den Rang 5. Für alle Nachwuchsprogramme verzeichnete die SBB einen hohen und qualitativ hochwertigen Rücklauf an Bewerbungen.

Bei den Professionals genießt die SBB in den beiden Berufsgruppen «Business» und «Engineering» nach wie vor eine hohe Arbeitgeberattraktivität. Im Bereich «IT» erreichte sie die gesetzten Ziele jedoch nicht.

Mitarbeitendenzufriedenheit.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl Punkte						
Personalzufriedenheit	66	66	70	71	71	→
Personalmotivation	73	73	77	78	78	→

Die Personalumfrage wurde zwischen dem 20. September und dem 13. Oktober 2022 durchgeführt. Beteiligt haben sich 21 005 Mitarbeitende (71 Prozent, Vorjahr 72 Prozent; Bemerkung: Im Vergleich zu 2021 haben 676 Mitarbeitende mehr an der Personalumfrage partizipiert). Als strategische Steuerungsgrösse ist für die SBB die Personalmotivation entscheidend, die sich aus den Elementen «Arbeitszufriedenheit» (71 Punkte, +/-0), «Commitment zur SBB» (83 Punkte, +1) und «Eigener Beitrag zur Zielerreichung» (83 Punkte, +/-0) zusammensetzt.

SDG



Weitere Informationen



Benefits | sbb.ch

Aus- und Weiterbildung.

Strategisches Ziel.

Die SBB will bis 2025 die potenziellen Veränderungen in den Berufsfeldern erkennen und notwendige Schlüsselkompetenzen bei den Mitarbeitenden entwickeln. Durch

eine regelmässig stattfindende strategische Berufsfeld- und Ressourcenplanung betreibt sie eine vorausschauende, nachhaltige Fachkräftesicherung.

148

Lernende Berufliche Grundbildung.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl der durch die «login Berufsbildung AG» bei der SBB belegten Ausbildungsplätze	1 387	1 367	1 358	1 392	1 410	↗

Im Jahr 2022 hat die «login Berufsbildung AG» 1410 Lernende sowie 155 Praktikantinnen und Praktikanten an Lehrplätzen der SBB ausgebildet. 578 (96,8 Prozent) der SBB Lernenden schlossen ihre Lehre im Berichtsjahr erfolgreich ab. Die Übernahmequote stieg dank einer engen

Begleitung der Übernahmen gegenüber dem Vorjahr um ein Prozentpunkt auf 68 Prozent. Mit total 846 besetzten Lehrstellen beim Lehrstart 2022 erzielte «login» einen Rekrutierungserfolg von 95,1 Prozent.

Teilnehmendentage an Präsenzveranstaltungen in der Aus- und Weiterbildung.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Teilnehmendentage in weiterbildenden Kursen und Schulungen	–	94 044	99 282	112 210	112 755	→

Eine zweitägige Veranstaltung mit 20 Teilnehmenden ergibt 40 Teilnehmendentage.

Die Nachfrage der Mitarbeitenden nach Bildungsleistungen ist bei der SBB 2022 gegenüber dem Vorjahr mit 112 755 Teilnehmendentagen praktisch identisch geblieben. Allerdings standen drei Prozent mehr Kurstage im Angebot (16 388). Folglich sank die Kursauslastung im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des Spardrucks um drei Prozent. Gleichzeitig wurden weniger Mitarbeitende für Präsenzveranstaltungen freigestellt. Die Nachfrage nach elektronischen Bildungsangeboten stieg weiter. So absolvierten 2022 SBB Mitarbeitende 59 008 E-Learning-Einheiten (+15 Prozent gegenüber 2021), obschon Präsenzunterricht nach der Pandemie wieder uneingeschränkt möglich war.

2022 hat die SBB insgesamt rund 180 Bildungsprojekte für Bedarfsträgerinnen und Bedarfsträger aus allen SBB Bereichen durchgeführt. Dabei kommt der Effizienz der Bildungsmassnahmen entlang der ganzen Wertschöpfungskette angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels eine immer stärkere Bedeutung zu. In gleichem Masse steigt die Notwendigkeit wirkungsvoller und moderner Lernumgebungen sowie der Verankerung einer eigenverantwortlichen Lernkultur. Die SBB hat diese Themen aufgenommen und zusammen mit dem Kompetenzmanagement weiter vorangetrieben.

Programm zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Angestellten.

2022 hat das Programm fit4future eine Railshow an 13 Standorten in der ganzen Schweiz durchgeführt. Mehrere hundert Mitarbeitende aus allen Geschäftsbereichen erhielten so einen Überblick über die fit4future-Angebote. Sie umfassen Führungsweiterbildungen im digitalen Zeitalter, Analysen der Berufsfeldentwicklungen, Schulungen zu digitalen Kompetenzen und Methoden zum selbstgesteuerten Lernen.

Bis Ende 2025 drehen sich die Schwerpunkte des Programms weiterhin um die digitale Transformation. Zentral bleiben dabei die Entwicklung der Führungskräfte, die Verankerung der digitalen Kompetenzen und die Arbeit an der Lernkultur. Ferner setzt sich fit4future weiterhin mit den Veränderungen und Zukunftsperspektiven in den unterschiedlichen Berufsfeldern auseinander und vernetzt diese verstärkt mit Projekten aus anderen Bereichen.

Angestellte, die eine regelmässige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Rücklaufquote der Personalbeurteilungen in Prozent	93,3	93,3	94,4	93,8	94,5	→

Das jährliche Personalbeurteilungsgespräch war bis zum Berichtsjahr für alle Mitarbeitenden der SBB obligatorisch und die Beurteilung lohn-relevant. Vom obligatorischen Gespräch ausgenommen waren Lokführende, da die SBB mit den Gewerkschaften für diese Berufsgruppe ein vereinfachtes Beurteilungsverfahren vereinbart hatte. Zudem entfielen Personalbeurteilungsgespräche, sofern Mitarbeitende im Verlauf des Jahres die Stelle oder die Funktion gewechselt hatten. Die Personalbeurteilung wurde 2022 zum letzten Mal in dieser Form durchgeführt. 2022 führte die SBB ein neues Lohnsystem ein, in dessen Rahmen Mitarbeitendendialoge die bisherigen Personalbeurteilungsgespräche ersetzen.

149

SDG



Weitere Informationen



Karriere und Ent-
wicklung | sbb.ch

Gesundheit und Arbeitssicherheit.

SBB Mitarbeitende arbeiten in 150 Berufen, die sehr unterschiedliche Anforderungen und Risiken hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit aufweisen. Die SBB schenkt körperlich anspruchsvollen Tätigkeiten, gefährlichen Arbeiten – beispielsweise im Gleisfeld – oder Schichtarbeiten eine besondere Aufmerksamkeit. Gleichzeitig erachtet die SBB die psychische Gesundheit als grundlegenden Bestandteil des allgemeinen Wohlbefindens ihrer Mitarbeitenden. Dementsprechend unterstützt sie ihre Mitarbeitenden bei privaten oder beruflichen Schwierigkeiten. So leistet die SBB einen Beitrag, um Fehltag, anfallende Kosten sowie persönliches Leid zu verringern.

150

Strategisches Ziel.

In den kommenden drei Jahren sollen die Zielwerte hinsichtlich der Indikatoren Erschöpfung, Arbeitsbezogene Gesundheit und Organisationale Resilienz unverändert bleiben. Die Anzahl Fehltag pro Vollzeitstelle soll ferner –

trotz des demografischen Wandels in der SBB – nur moderat zunehmen. Bis 2025 möchte die SBB die Anzahl der Berufsunfälle auf tiefem Niveau halten.

Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Werte der Personalumfrage in Punkten (0–100)						
Erschöpfung	41	40	37	37	37	→
Arbeitsbezogene Gesundheit	82	82	84	83	82	↘
Organisationale Resilienz	69	70	73	74	74	→

«Erschöpfung» beinhaltet das Gefühl der Überbeanspruchung, des Energieverlustes und des Ausgelaugtseins. Je niedriger der Wert umso geringer ist die Erschöpfung. Die «Arbeitsbezogene Gesundheit» spiegelt sowohl die derzeitige Selbsteinschätzung der Gesundheit als auch die Selbsteinschätzung der Gesundheit in zwei Jahren wider. Je höher der Wert, umso besser die «Arbeitsbezogene Gesundheit». Die «Organisationale Resilienz» oder der «Corporate Health-Index» (Georg Bauer & Gregor Jenny, Universität Zürich) ergänzt die Messungen zur «Organisationale Energie» (Heike Bruch, Universität St. Gallen) um die Dimension der gesundheitlichen Leistungsfähigkeit. Die «Organisationale Resilienz» widerspiegelt für eine Organisationseinheit das Verhältnis zwischen Ressourcen und Belastungen: 0 = hohe Dominanz von Belastungen, 50 = Ressourcen und Belastungen sind im Gleichgewicht, 100 = Ressourcen dominieren stark.

Die SBB hat ihre Ziele im Hinblick auf gesundheitsrelevante Kennzahlen in der Personalmotivationsumfrage 2022 erreicht. Gegenüber dem Vorjahr blieb der Wert in der Kategorie Organisationale Resilienz stabil. Der Wert in der Kategorie Erschöpfung verharrte ebenso auf unverändertem Niveau. Schliesslich sank der Wert in der Kategorie

Arbeitsbezogene Gesundheit (gemäss Selbsteinschätzung) minimal um einen Punkt. Diese nach wie vor guten Werte weisen darauf hin, dass die SBB die besonderen Herausforderungen des Jahres 2022 im Hinblick auf die Gesundheit der Mitarbeitenden gut gemeistert hat.

Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl Fehltage pro FTE aufgrund von Krankheit und Unfall	13,9	13,9	14,0	14,0	16,3	↗

Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitstelle (FTE) ist gegenüber dem Vorjahr stark gestiegen, der Zielwert von 14,0 für das Berichtsjahr damit um 16 Prozent überschritten worden. Der Anstieg lässt sich – angesichts von Covid-19, Grippe und weiterer respiratorischer Viren – durch das mehrfach erhöhte Infektionsgeschehen erklären: Auf zahlreiche Covid-19-Infektionen und ein leichtes Grippegeschehen im Januar des Berichtsjahres folgten im März erneut eine hohe Anzahl von Covid-19-Infektionen und eine starke Grippewelle. Auch im weiteren Jahresverlauf wich das Infektionsgeschehen vom üblichen saisonalen Verlauf ab: So führte die Verbreitung unterschiedlicher respiratorischer Viren in den Sommermonaten zu überdurchschnitt-

lich vielen Fehltagen. Ebenso lagen die Fehltage pro FTE Ende Jahr grippebedingt deutlich über den Planzahlen. Bei den Berufsunfällen ist es der SBB gelungen, die anhaltend steigende Tendenz im zweiten Halbjahr 2022 dank gezielter Massnahmen zu bremsen und die Anzahl Fehltage auf erhöhtem Niveau zu stabilisieren. Allerdings verfehlte sie den Zielwert für das Berichtsjahr, der mit 12,5 Prozent überschritten wurde. Um eine nachhaltige Trendwende zu bewirken und die Anzahl Ausfalltage aufgrund von Berufsunfällen deutlich zu verringern, führt die SBB die bereits implementierten Massnahmen weiter, prüft kontinuierlich deren Wirkung und optimiert beziehungsweise korrigiert diese bei Bedarf.

151

Arbeitsbedingte Verletzungen.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl Todesfälle aufgrund von Berufsunfällen	3	1	0	0	3	↗

Zudem starben im Jahr 2022 bei Berufsunfällen im Rahmen von Arbeiten für die SBB zwei Mitarbeitende von Drittfirmen.

2022 verunglückten bei Unfällen drei Mitarbeitende tödlich. Drei Mitarbeitende wurden schwer verletzt. Die Unfälle treffen die gesamte SBB sehr und verpflichten sie, bei der Sicherheit auch weiterhin keine Kompromisse einzugehen und besser zu werden. Eine umfassende Analyse der Ursachen hat gezeigt, dass neben den gesellschaftlichen Entwicklungen und Veränderungen der Arbeitssitu-

ation vor allem arbeitskulturelle Aspekte einen wesentlichen Einfluss haben. Die daraus abgeleiteten Massnahmen betreffen deshalb das Risikobewusstsein aller Mitarbeitenden, die Verantwortung der Mitarbeitenden und der Führungskräfte sowie die Förderung von vorausschauendem und hinterfragendem Handeln.

Geschäftsbericht 2022

SDGs



Weitere Informationen



Gesundheitsförderung
und Prävention | sbb.ch

Diversität und Chancengleichheit.

Die SBB beschäftigt Mitarbeitende aus allen Sprachregionen der Schweiz und aus insgesamt 100 Nationen. Sie alle sollen sich in einem Arbeitsumfeld bewegen, in dem sie ihre Stärken, Erfahrungen und Denkweisen einbringen können – unabhängig von Herkunft, Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung oder Religion. Die SBB behandelt jeden Menschen mit Respekt und toleriert keinerlei Diskriminierung oder Belästigung. Sie bekennt sich zudem zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

Strategisches Ziel.

Die SBB hat sich bis 2025 zur Ambition gesetzt, jedes Führungsteam mit zwei oder mehr Frauen zu besetzen. Zudem soll jedes Führungsteam, das einen SBB Geschäftsbereich leitet, mehrsprachig sein.

Diversität in Kontrollorganen und unter den Angestellten.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Frauenanteil in Prozent						
bei der SBB	17,3	17,7	18,4	18,8	19,0	↗
im Führungskader	12,3	13,1	14,3	15,0	16,1	↗
bei den Neuanstellungen	27,9	27,1	24,6	26,3	22,0	↘
Führungskader nach Mitteilungssprache in Prozent						
Deutsch	78,5	78,4	78,0	77,0	76,6	→
Französisch	15,4	15,9	16,0	16,6	16,9	↗
Italienisch	6,0	5,6	6,0	6,4	6,5	↗

Nichtdiskriminierung.

	2018	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 2021 zu 2022
Anzahl eingegangene Meldungen						
Mobbing	-	-	9	5	4	↘
Sexuelle Belästigung	-	-	4	2	3	↗
Diskriminierung	-	-	3	6	6	→

Es werden die im Berichtsjahr eingegangenen Meldungen bei der Compliance-Meldestelle ausgewiesen. Dabei entscheidet die meldende Person, ob es sich ihrer Meinung nach um Mobbing, sexuelle Belästigung oder Diskriminierung handelt. Wenn Vorfälle nach der Untersuchung anders eingestuft werden, wird dies hier nicht berücksichtigt. In den Jahren 2018 und 2019 sind insgesamt weniger als zehn Meldungen eingegangen. Aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes werden diese Daten nicht publiziert.

Meldungen aus der Compliance-Meldestelle werden zur Bearbeitung grösstenteils der SBB internen Sozialberatung weitergeleitet. Die Sozialberatung führte 2022 70 Dossiers zu den Themen Diskriminierung (11), Mobbing (36) und sexuelle Belästigung (23) (einzelne Mehrfachnennungen möglich). Es werden die im Berichtsjahr bearbeiteten Dossiers/Fälle ausgewiesen. Ob in einem Fall eine

formelle Abklärung durchgeführt wird oder nicht, hängt von der Beurteilung der strafrechtlichen Relevanz, der überwiegenden Fürsorgepflicht und dem Wunsch einer Abklärung der betroffenen Person ab. Die Anzahl sowie die Komplexität der bearbeiteten Fälle haben im Vergleich zum Vorjahr zugenommen.

SDGs



Weitere Informationen



Diversity und
Inclusion | sbb.ch

GRI-Inhaltsindex.

Die SBB hat in Übereinstimmung mit den GRI Standards für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 berichtet.

154

Allgemeine Angaben.

GRI-Standard	Angaben	Ort ¹ /Grund für Auslassung
Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1 Organisationsprofil	CG S. 50
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	NR-GRI S. 125
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	NR-GRI S. 125
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	NR-GRI S. 125
	2-5 Externe Prüfung	NR-GRI S. 125
Tätigkeiten und Mitarbeiter:innen GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	GB S. 5-6 NR-GRI S. 122
	2-7 Angestellte	Personal reporting.sbb.ch
	2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	Personalmiete reporting.sbb.ch
Unternehmensführung GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	CG S. 50-51
	2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	CG S. 56, S. 63
	2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	CG S. 53-54
	2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	CG S. 58 NR-GRI S. 125
	2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	CG S. 59, S. 67
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	CG S. 59-60 NR-GRI S. 125
	2-15 Interessenkonflikte	CG S. 53-45, S. 64
	2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	CG S. 59-60
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	CG S. 53-56, S. 64-66
	2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	CG S. 59
	2-19 Vergütungspolitik	CG S. 68
	2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	CG S. 68-69
	2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvorgütung	CG S. 68
	Strategie, Richtlinien und Praktiken GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung
2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen		CG S. 61, S. 72
2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen		CG S. 59-60
2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen		CG S. 61 NR-GRI S. 141
2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen		CG S. 60-61
2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen		CG S. 60-61
2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		CG S. 50
Einbindung von Stakeholdern GRI 2: Allgemeine Angaben 2021		2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern
	2-30 Tarifverträge	GAV reporting.sbb.ch

¹ GB: SBB Geschäftsbericht 2022; NR-GRI: Nachhaltigkeitsreporting nach GRI 2022; CG: Corporate-Governance-Bericht 2022

Wesentliche Themen.

GRI-Standard	Angaben	Publikation ¹ /Grund für Auslassung
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	NR-GRI S. 124
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	NR-GRI S. 125
Beschaffung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Beschaffung sbb.ch
	Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung	GB S. 36 NR-GRI S. 144
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016		
Materialien		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kreislaufwirtschaft sbb.ch
	301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht und Volumen	NR-GRI S. 133
GRI 301: Materialien 2016	301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	GB S. 35-36 NR-GRI S. 134
Energie		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Energie sbb.ch
	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	NR-GRI S. 131
GRI 302: Energie 2016	302-3 Energieintensität	NR-GRI S. 131
	302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	GB S. 34-35 NR-GRI S. 132
	Erneuerbare Energie	GB S. 35 NR-GRI S. 132
Biodiversität		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Biodiversität sbb.ch GB S. 36-37
	304-4 Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	NR-GRI S. 136
GRI 304: Biodiversität 2016	Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen	GB S. 37 NR-GRI S. 135
	Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere	NR-GRI S. 136
Emissionen		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Klimaneutrale SBB sbb.ch
	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	NR-GRI S. 128
GRI 305: Emissionen 2016	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	NR-GRI S. 128
	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	NR-GRI S. 129
	305-4 Intensität der THG-Emissionen	NR-GRI S. 130
	305-5 Senkung der THG-Emissionen	GB S. 34 NR-GRI S. 139
	305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)	NR-GRI S. 130
	305-7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	NR-GRI S. 130
Abfall		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Abfallbewirtschaftung sbb.ch
	306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall sbb.ch
GRI 306: Abfall 2020	306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall sbb.ch
	306-3 Angefallener Abfall	GB S. 36 NR-GRI S. 134

¹ GB: SBB Geschäftsbericht 2022; NR-GRI: Nachhaltigkeitsreporting nach GRI 2022; CG: Corporate-Governance-Bericht 2022

GRI-Standard	Angaben	Publikation ¹ /Grund für Auslassung
Umweltbewertung der Lieferanten		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Beschaffung sbb.ch
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	NR-GRI S. 144
Anpassung an den Klimawandel		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Naturgefahren und Klimawandel sbb.ch
	Schutz vor Naturgefahren	NR-GRI S. 142
	Temperatur in den Zügen	NR-GRI S. 143
	Gleiszustand	NR-GRI S. 143
	Verspätungen aufgrund von Extremwetter	NR-GRI S. 143
Beschäftigung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Benefits sbb.ch
GRI 401: Beschäftigung 2016	401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	NR-GRI S. 146
	401-3 Elternzeit	NR-GRI S. 146
	Arbeitgeberattraktivität	NR-GRI S. 147
	Mitarbeitendenzufriedenheit	GB S. 28 NR-GRI S. 147
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Gesundheitsförderung und Prävention sbb.ch
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-4 Mitarbeitendenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-5 Mitarbeitendenschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	GB S. 22-23 NR-GRI S. 151
	Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz	NR-GRI S. 150
	Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall	GB S. 28 NR-GRI S. 151
Aus- und Weiterbildung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Karriere und Entwicklung sbb.ch
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	GB S. 29 NR-GRI S. 148
	404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	NR-GRI S. 148
	404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmässige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	NR-GRI S. 149
	Lernende Berufliche Grundbildung	NR-GRI S. 148

¹ GB: SBB Geschäftsbericht 2022; NR-GRI: Nachhaltigkeitsreporting nach GRI 2022; CG: Corporate-Governance-Bericht 2022

GRI-Standard	Angaben	Publikation ¹ /Grund für Auslassung
Diversität und Chancengleichheit GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	Diversity und Inclusion sbb.ch
	405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	GB S. 28-29 NR-GRI S. 152
	405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	GB S. 29
Nichtdiskriminierung GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	Diversity und Inclusion sbb.ch
	406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	NR-GRI S. 152
Soziale Bewertung der Lieferanten GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Beschaffung sbb.ch
	414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	NR-GRI S. 144
Schutz der Kundendaten GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	Datenschutz sbb.ch
	418-1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	GB S. 41 NR-GRI S. 141
Barrierefreiheit GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Barrierefreie Mobilität sbb.ch
	Bahnhöfe und Haltestellen mit barrierefreiem Bahnzugang	GB S. 40 NR-GRI S. 138
	Digitale Touchpoints mit barrierefreiem Zugang	GB S. 17 NR-GRI S. 139
Cyber Security GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Cyber Security sbb.ch GB S. 23
	Cyber-Security-Vorfälle	Auslassungsgrund: Vertraulichkeitsbeschränkung
Nachhaltig bauen und Arealentwicklung GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltigkeit leben sbb-immobilien.ch GB S. 40-41
	Ersetzte Heizungsanlagen	NR-GRI S. 137
Verkehrsverlagerung GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Mobilität sbb.ch
	Modalsplit im Personen- und Güterverkehr	GB S. 34 NR-GRI S. 139
	Wachstum der Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten im Vergleich zum Wachstum der Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten	NR-GRI S. 139

¹ GB: SBB Geschäftsbericht 2022; NR-GRI: Nachhaltigkeitsreporting nach GRI 2022; CG: Corporate-Governance-Bericht 2022

Rechtlicher Hinweis.

Der Geschäftsbericht 2022 der SBB ist auf der Website [sbb.ch/geschaeftsbericht](https://www.sbb.ch/geschaeftsbericht) in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

Herausgeberin.

SBB AG

Hilfikerstrasse 1

3000 Bern 65, Schweiz

SBB AG

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

sbb.ch/geschaeftsbericht

