

# Konzern

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(2003)**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

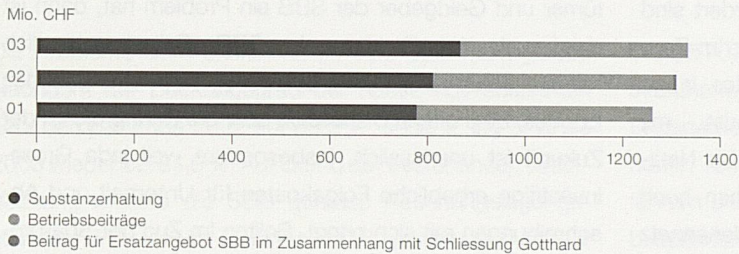
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

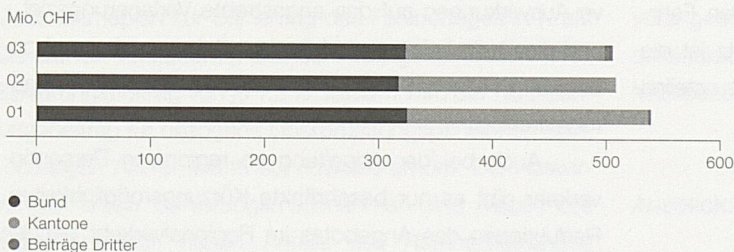
## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

### Leistungen des Bundes für die Infrastruktur.



### Abteilungen regionaler Personenverkehr.



**Strategische Ziele der SBB.** Stärkung der Position des öffentlichen Verkehrs und Steigerung des Marktanteils der SBB. Erbringen eines wesentlichen Beitrages zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und zur Sicherstellung der mit qualitativ hoch stehenden Dienstleistungen. Kontinuierliche Produktivitätssteigerungen in den Verkehrsbereichen und bei der Infrastruktur. Erhaltung und Steigerung von Qualität und Pünktlichkeit. Sicherstellung und Erhalt eines hohen Sicherheitsniveaus für Kunden und Personal mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement. Kontinuierliche Steigerung der Zufriedenheit der Kunden. Entwicklung und Umsetzung einer Umweltpolitik, welche es erlaubt, die Vorteile der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter zu entwickeln.

## Trendwende im Güterverkehr.

Trotz schwieriger Wirtschaftslage hat die SBB 2003 ihr Resultat gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. Das Unternehmen weist für 2003 einen Gewinn von CHF 24,9 Mio. aus. Der Personenverkehr erzielte ein gutes Ergebnis, konnte aber nicht ganz an das Resultat des Expo-Jahres anknüpfen, während der Güterverkehr wesentliche Fortschritte in Richtung einer ausgeglichenen Rechnung erzielt hat. Die Infrastruktur schliesst mit einer ausgeglichenen Rechnung ab. 2003 stand auch im Zeichen der Eröffnung und Erweiterung von drei Grossbahnhöfen.

Nach einem Verlust im Vorjahr schliesst der SBB-Konzern im Geschäftsjahr 2003 trotz wirtschaftlicher Stagnation wieder mit schwarzen Zahlen ab. Dem Betriebsaufwand von CHF 6,313 Mia. (+3,0%) steht ein Betriebsertrag von CHF 6,490 Mia. (+2,6%) gegenüber. Das Betriebsergebnis aus der operativen Geschäftstätigkeit ohne die gemäss FER 16 notwendigen Rückstellungen für die Personalvorsorge ging von CHF 194 Mio. auf CHF 177,3 Mio. zurück. Hingegen verbesserte sich das Betriebsergebnis nach FER 16 von CHF 11 Mio. auf CHF 45,3 Mio. Der Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) steigerte sich in der Vergleichsperiode ebenfalls von CHF 122 Mio. auf CHF 199,8 Mio. Das Jahresergebnis des SBB-Konzerns schliesst nach dem Vorjahresverlust von CHF 12 Mio. wieder mit einem Gewinn in der Höhe von CHF 24,9 Mio. ab.

Das vorliegende Ergebnis ist durch mehrere spezielle Einflüsse geprägt:

- Die erneute Rückstellung nach FER 16 für die Sanierung der Personalvorsorge belastete die Erfolgsrechnung zusätzlich. Allerdings reduzierte sich der Rückstellungsbedarf dank des verbesserten Resultates der Pensionskasse von CHF 183 Mio. auf CHF 132 Mio. (mehr Fakten dazu im Kapitel Pensionskasse ab Seite 14).
- Das Bundesgericht hat im Dezember 2003 entschieden, dass die SBB AG als selbständige Gesellschaft für so genannte nicht betriebsnotwendige Liegenschaften steuerpflichtig ist. Aus diesem Grund wurden rückwirkend für die Jahre 1999 bis 2003 Steuerrückstellungen in der Höhe von CHF 50 Mio. gebildet. Davon entfallen CHF 41 Mio. auf die Division Infrastruktur, zu welcher die Immobilien von 1999 bis 2002 gehörten, sowie CHF 9 Mio. zulasten des auf 1.1.2003 geschaffenen Bereiches Immobilien.
- Die SBB hat die letzte Tranche ihres TDC-Aktienpakets (Sunrise-Beteiligung) mit einem Gewinn von CHF 95,4 Mio. veräussert.

### Verkehrsertrag auf hohem Niveau.

Der konsolidierte Verkehrsertrag des SBB-Konzerns betrug CHF 2,906 Mia. Das sind 0,4% weniger als im Vorjahr. Damit gelang es annähernd, die guten Resultate aus dem Vorjahr 2002 zu wiederholen, die unter anderem durch Tarifmassnahmen begünstigt worden waren. Die Division Personenverkehr als Hauptertragsträger lag konsolidiert mit CHF 1,796 Mia. nur gerade 0,1% hinter dem Resultat des Ausnahmejahres 2002 (Expo) zurück. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch ein leichtes Wachstum im Güterverkehr um 0,4% auf CHF 990 Mio. – dies trotz schleppender Konjunktur und zeitweiser Sperrung des für den Transitgüterverkehr zentralen Monte-Olimpino-II-Tunnels bei Chiasso.

### Segmentergebnisse im Überblick.

**Personenverkehr.** Der Personenverkehr verzeichnete 2003 ein zufrieden stellendes Geschäftsjahr mit gegenläufigen Entwicklungen. Während der internationale Reiseverkehr auf Grund des rückläufigen Tourismus – ausgelöst durch Irakkrieg, Sars und schwache Wirtschaftslage – Einbussen erlitt, legten Regionalverkehr und Freizeitverkehr auf Grund des Angebotsausbaus und dank dem überaus starken Ausflugsverkehr in der Schweiz zu. Der Jahresgewinn des Personenverkehrs betrug CHF 93,4 Mio. (Vorjahr CHF 113,7 Mio.). Der Gewinnrückgang zum Vorjahr ist einerseits auf den Wegfall der zusätzlichen Leistungen für die Expo zurückzuführen. Andererseits erhöhten sich die Aufwendungen beim Rollmaterialunterhalt mit Blick auf die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 (detaillierte Fakten zum Personenverkehr ab Seite 24).

**Güterverkehr.** Im Güterverkehr gelang im 2003 die Trendwende. SBB Cargo reduzierte den Betriebsverlust um CHF 49,6 Mio. auf CHF 22,6 Mio. Der Jahresverlust ging von CHF 96,1 Mio. auf CHF 33,1 Mio. zurück (–65,6%). Die bereits 2002 eingeleiteten Restrukturierungsmassnahmen, das strikte Kostenmanagement sowie die Optimierung des Wagenladungsverkehrs haben diese positive Entwicklung ermöglicht. Die Verkehrsleistung konnte SBB Cargo leicht steigern, trotz den erwähnten teils schwierigen Verhältnissen. Die Marktanteilseinbussen zu Gunsten von Wettbewerbern in der Schweiz konnten durch Leistungen in Deutschland und Italien mehr als ausgeglichen werden (detaillierte Fakten zum Güterverkehr ab Seite 34).

**Infrastruktur.** Die Division Infrastruktur erzielte bei einem Betriebsertrag von CHF 2,954 Mia. einen kleinen Überschuss von CHF 0,3 Mio., dies trotz leicht rückläufiger Verkehrserträge, Kürzung von Bundesbeiträgen um CHF 13 Mio. und Steuerrückstellungen von CHF 41 Mio. im Zusammenhang mit dem erwähnten Bundesgerichtsentscheid (siehe Seite 7). Die Erträge aus der Infrastrukturbenützung blieben gegenüber dem Vorjahr mit CHF 540 Mio. konstant. Dagegen verzeichneten die Erträge aus den Betriebsleistungen auf Grund der geringeren Nachfrage einen Rückgang von CHF 24,1 Mio. Zum Jahresergebnis hat die Vereinbarung mit dem Bund wesentlich beigetragen, wonach im Rahmen der erfolgten Ausgliederung der Immobilien aus der Infrastruktur die Infrastruktur-Rechnung mit Zuschüssen ausgeglichen wird (siehe nachfolgenden Abschnitt). Detaillierte Fakten zur Infrastruktur ab Seite 44.

**Immobilien.** Der Bereich Immobilien wird seit 1.1.2003 innerhalb des Konzerns als eigenständiger Geschäftsbereich geführt und wies damit im Berichtsjahr 2003 erstmals ein eigenes Segmentergebnis aus. Mit der Ausgliederung aus der Infrastruktur wurden auch Liegenschaften und Grundstücke aus anderen Segmenten (Personenverkehr, Güterverkehr) in den neuen Bereich Immobilien übertragen. Im ersten Geschäftsjahr schloss der Bereich Immobilien bei einem operativen Betriebsergebnis von CHF 127,9 Mio. mit einem Verlust von CHF 4,6 Mio. ab. Das Ergebnis vor Zuschüssen an die Infrastruktur und Steuern belief sich auf CHF 48,1 Mio. Haupteinnahmequelle sind Mieterträge im Umfang von CHF 419,7 Mio. Über zwei Drittel davon (CHF 283,3 Mio.)

erzielte der Bereich mit Dritten. Die restlichen Mieterträge (CHF 136,4 Mio.) stammen aus konzerninternen Vermietungen.

Im Rahmen der Ausgliederung der Immobilien wurde mit dem Bund vereinbart, dass die Rechnung der Division Infrastruktur nach der Herauslösung der Immobilien und den damit verbundenen Mietertragsausfällen mit einem Zuschuss ausgeglichen wird. Die Kompensation zu Gunsten der Infrastruktur für 2003 von total CHF 141 Mio. wird durch die Bereiche Immobilien (CHF 44 Mio.) und die Zentralbereiche (CHF 97 Mio.) geleistet. Der Zuschuss der Zentralbereiche entspricht den Zins-einnahmen auf dem Fremdkapital, welche der Bereich Immobilien auf Grund der Kapitalstruktur der Eröffnungsbilanz an die Zentralbereiche entrichtet. Im Zusammenhang mit dem erwähnten Steuerentscheid des Bundesgerichtes (siehe Seite 7) mussten Rückstellungen von CHF 9 Mio. vorgenommen werden (detaillierte Fakten zu Immobilien ab Seite 52).

#### **Investitionen für CHF 2,9 Mia.**

Die SBB war einmal mehr einer der grössten Investoren der Schweiz. Das Unternehmen hat 2003 insgesamt CHF 2,92 Mia. Franken investiert (Vorjahr CHF 3,01 Mia.) und damit wesentlich zur Unterstützung der Wirtschaft beigetragen. Der grösste Teil der Investitionen floss in Rollmaterial und in Infrastruktur-Projekte.

Die SBB betreibt ein systematisches Risikomanagement. Die Federführung liegt beim Generalsekretariat. 2003 nahm die Geschäftsleitung mit den verantwortlichen Stellen, den so genannten Risk-Ownern, zweimal standardisierte Risiko-beurteilungen vor. Sie informierte danach den Verwaltungsrat schriftlich über die aktuelle Risikosituation und die eingeleiteten Massnahmen.

#### **Risikomanagement und wertorientierte Führungsinstrumente.**

Risikomanagement. Die SBB betreibt ein systematisches Risikomanagement. Die Federführung liegt beim Generalsekretariat. 2003 nahm die Geschäftsleitung mit den verantwortlichen Stellen, den so genannten Risk-Ownern, zweimal standardisierte Risikobeurteilungen vor. Sie informierte danach den Verwaltungsrat schriftlich über die aktuelle Risikosituation und die eingeleiteten Massnahmen.

Wertorientierte Führungsinstrumente. Die SBB bekennt sich zu einem wertorientierten Führungssystem mit dem Ziel, die Kosten-Nutzen-Effizienz der SBB zu steuern und zu verbessern. Im Rahmen der Corporate Governance steht dem Unternehmen ein integriertes Planungs- und Reportingsystem mit Instrumenten zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung (siehe «Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung», Kapitel Corporate Governance, Seite 63). Zudem finden in regelmässigen Abständen Gespräche mit den Eigentümern (Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Eidg. Finanzdepartement sowie dem Bundesamt für Verkehr) statt. Bei diesen Gesprächen werden die Berichte über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundes und weitere Themen besprochen. Corporate Finance und Controlling (CFC) erstellt monatlich ein Finanzreporting, das der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt wird.

### **Bahnpolitik und die Auswirkungen für die SBB.**

Das politische Umfeld war im Berichtsjahr geprägt vom Entlastungsprogramm des Bundes. Das Sparpaket soll dem Bundeshaushalt insgesamt Entlastungen von CHF 3,4 Mia. einbringen. Der Zahlungsrahmen im Zusammenhang mit der Leistungsvereinbarung 2003–2006 wurde nach erfolgten CHF 67 Mio. nochmals um weitere CHF 236 Mio. gekürzt.

### **Übergeordnete Zielsetzungen.**

Der Bund definiert in seiner Eignerstrategie, die jeweils auf vier Jahre ausgerichtet ist, die übergeordneten Ziele für das Unternehmen SBB und seine Divisionen. Darauf aufbauend entwickelt die SBB entsprechende Strategien und Massnahmen zur Erreichung dieser Zielsetzungen – einerseits auf Unternehmensebene, andererseits auf Stufe der Divisionen.

### **Strategische Ziele der SBB.**

- Stärkung der Position des öffentlichen Verkehrs und Steigerung des Marktanteils der SBB.
- Erbringen eines wesentlichen Beitrages zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und zur Sicherstellung der qualitativ hoch stehenden Dienstleistungen.
- Kontinuierliche Produktivitätssteigerungen in den Verkehrsbereichen und bei der Infrastruktur.
- Erhaltung und Steigerung von Qualität und Pünktlichkeit.
- Sicherstellung und Erhalt eines hohen Sicherheitsniveaus für Kunden und Personal mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement (detaillierte Fakten zur Sicherheit ab Seite 18).
- Kontinuierliche Steigerung der Zufriedenheit der Kunden.
- Entwicklung und Umsetzung einer Umweltpolitik, welche es erlaubt, die Vorteile der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter zu entwickeln (detaillierte Fakten zur Umwelttätigkeit ab Seite 20).

### **Strategische Ziele Personenverkehr.**

- Expansion: schrittweise Entwicklung zu einer auch grenzüberschreitend tätigen Unternehmung ausgehend vom Heimmarkt Schweiz.
- Allianzen: internationale Marktöffnung mit starken Partnern für Wachstum nutzen (Fakten zum Personenverkehr ab Seite 24).

### **Strategische Ziele Güterverkehr.**

- Markt Europa: Nutzen der Wachstumsmöglichkeiten auf der verkehrsstarken Nord-Süd-Achse zwischen Benelux/Deutschland und Italien. Starkes Wachstum mit hoher Produktivität.
- Markt Schweiz: Wachstum mit neuen Produkten. Steigerung der Produktivität (Fakten zum Güterverkehr ab Seite 34).

### **Strategische Ziele Infrastruktur.**

- Sicherstellung von Betrieb und Versorgungssicherheit in hoher Qualität und Kapazität bei zunehmend höherer Netzauslastung.
- Hohe Qualität in Pünktlichkeit, Sicherheit, Anlagenverfügbarkeit und Produktivität bei zunehmend beschränkten finanziellen Mitteln.
- Ausrichtung der Investitionen nach dem maximalen Kundennutzen (Fakten zur Infrastruktur ab Seite 44).

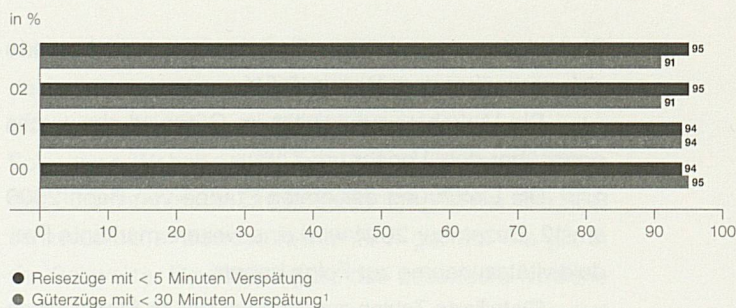
### **Strategische Ziele Immobilien.**

- Qualitätssicherung für die Kunden: kundenorientierte, professionelle und ökonomische Bewirtschaftung der Dienstleistungs- und Verkehrszentren sowie der regionalen Bahnhöfe.
- Steigerung des Immobilienwertes und des Kundennutzens durch erhöhte Investitionen und Bereinigung des Portefeuilles (Fakten zu Immobilien ab Seite 52).

Das Berichtsjahr stand aus Unternehmenssicht im Zeichen wichtiger Herausforderungen:

- SBB Cargo machte auf dem internationalen Feld kontinuierliche Fortschritte: Die deutsche Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Köln (SRCK) steigerte ihre Ergebnisse und sorgte dafür, dass die Marktanteils-einbussen in der Schweiz auf deutschem Boden überkompensiert wurden. Am 14. Dezember 2003 nahm die italienische Tochter Swiss Rail Cargo Italy (SRCI) ihren Betrieb auf. Damit ist es der SBB gelungen, innerhalb eines Jahres in Italien eine eigene Gesellschaft zu gründen und sämtliche politischen und wirtschaftlichen Hürden bis zur Inbetriebnahme zu überwinden.
- Die Vorarbeiten für die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 verliefen plangemäss; ein straffes Controlling ermöglichte höchste Aufmerksamkeit bei den neuralgischen Punkten. Dabei steht die Rollmaterialbereitstellung im Vordergrund. Um weitere Risiken zu vermeiden, wurde frühzeitig der Entscheid getroffen, die Neubaustrecke zumindest in der ersten Phase mit konventionellen Aussensignalen zu steuern statt mit digitaler Technik nach dem europäischen Standard ERTMS (European Rail Traffic Management System). Weil die technologische Reife noch nicht erreicht ist und sich die Lieferbereitschaft der Industrie stark verzögert, ist die Vorgabe, das SBB-Netz rasch mit der digitalen Steuerung ETCS (European Train Control System) auszurüsten, nicht umsetzbar. Oberste Priorität hat die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004.
- **Pünktlichkeit.** Das Pünktlichkeitsniveau wurde gegenüber dem Vorjahr leicht übertroffen. Im Personenverkehr kamen im Durchschnitt 95,24 % der Züge pünktlich an, das heisst mit weniger als fünf Minuten Verspätung. Das ist eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr (94,93 %). Allerdings wurde dieses Ergebnis durch eine Reihe aussergewöhnlicher Störungen im heissen Sommer und im Herbst getrübt. Im Güterverkehr trafen auf dem Netz der SBB 90,7 % aller Züge pünktlich ein, d.h. mit weniger als 30 Minuten Verspätung. Dies entspricht einer leichten Steigerung gegenüber dem Vorjahr (90,52 %).

#### Ankunftspünktlichkeit der Züge.



<sup>1</sup> Ab 2002 neue Standards und Messverfahren.

- **Kundenzufriedenheit.** Die Kundenzufriedenheit im Personenverkehr konnte gegenüber dem Vorjahr gehalten werden. 81 % der Kunden sind mit den Leistungen der SBB zufrieden. Fehlende Sitzplätze bleiben der häufigste Beanstandungsgrund. Die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000, die eine substantielle Erhöhung der Sitzplatzkapazität bringt, soll hier Abhilfe schaffen. Die Zufriedenheit der Cargo-Kunden war leicht rückläufig; der Wert des Berichtsjahres liegt mit 7,32 Punkten auf der Zehnerskala unter dem Vorjahr (7,47). Die Schwachpunkte wurden lokalisiert und Gegenmassnahmen eingeleitet.
- **Sicherheitsmanagement:** Die Zahl der Betriebsereignisse sank um 7 %. Gleichzeitig verringerte sich auch die Anzahl der Berufsunfälle bei der SBB von 4,9 auf 4,8 Unfälle pro 100 Mitarbeitende (mehr zum Thema Sicherheit ab Seite 18).
- **Marktführende Rolle im Regionalverkehr:** Der Personenverkehr baute seine Rolle als marktführender Anbieter von Regionalverkehrsleistungen mit einem Wachstum von 6,8% weiter aus.

### Produktivität.

Die Verkehrsproduktivität im Personenverkehr verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr 0,5%.

Die Verkehrsproduktivität im Güterverkehr wuchs gegenüber dem Vorjahr um 7,1%.

Die Einführung der ersten Etappe von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 wird eine weitere markante Produktivitätszunahme zur Folge haben.

(Detaillierte Zahlen zur Produktivität im Statistischen Vademecum zum Geschäftsbericht 2003.)

### Mehr Leistung für weniger Abgeltungen.

Die SBB wird für nicht rentable, aber von der öffentlichen Hand geforderte Leistungen mit Abgeltungen entschädigt. Die Abgeltungen verblieben im Geschäftsjahr 2003 mit CHF 617,3 Mio. bei wesentlich höheren Leistungen gesamthaft in etwa auf Vorjahresniveau (CHF -0,3 Mio). Die Entwicklungen im Einzelnen:

- Die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr gingen um CHF 2,1 Mio. auf 505,2 Mio. zurück. Das Angebot im regionalen Personenverkehr wurde gleichzeitig um rund 3,9 Mio. Zugkilometer ausgebaut. Demgegenüber erfolgte eine Reduktion der Abgeltungen pro Zugkilometer von CHF 8.89 auf CHF 8.29. Damit verbesserte sich das Abgeltungs-Leistungs-Verhältnis im regionalen Personenverkehr um 6,8%.

- Mit Trassenpreissubventionen und Abgeltungen an den Güterverkehr wird die Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene gefördert. Die Trassenpreissubventionen nahmen 2003 um CHF 1,4 Mio. auf 93,4 Mio. zu. Von den verbilligten Trassenpreisen des Bundes profitieren allerdings sowohl SBB Cargo als auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Trassenleistungen von der SBB Division Infrastruktur beziehen. So entfallen von den insgesamt CHF 93,4 Mio. an Trassenpreissubventionen CHF 6,9 Mio. (7,4%) auf andere EVU. Die zusätzlichen Abgeltungen an SBB Cargo für den Kombiverkehr blieben praktisch konstant auf CHF 18,7 Mio. (Vorjahr: CHF 18,3 Mio.). (Detaillierte Zahlen zum Thema Abgeltungen im Finanzteil auf Seite 85.)

### Leistungen des Bundes an die Infrastruktur.

Die SBB ist im Rahmen der Grundversorgung vom Bund beauftragt, die bestehende Schieneninfrastruktur zu erhalten, zu betreiben und weiter zu entwickeln. Dafür wird die SBB vom Bund finanziell entschädigt. Die Leistungen des Bundes an die Schieneninfrastruktur stiegen um 1,9% auf CHF 1,33 Mia. an. Dies ist massgeblich auf die Aktivierung weiterer Bahn-2000-Teilprojekte zurückzuführen (detaillierte Zahlen zu den Leistungen an die Infrastruktur im Finanzteil auf Seite 87).



## Weitere ausgewählte Bereiche.

### «Project Factory» in der Informatik.

Opus, die neue unternehmensweite Office-Plattform der SBB, wurde 2003 technisch aufgebaut; kurz vor Jahresende begann die Ausstattung der ersten von über 11000 Arbeitsplätzen. Die Auslieferung, der so genannte Rollout, zieht sich bis ins Frühjahr 2004 hin. Eine strategische Weichenstellung wurde mit dem Dreijahresplan vorgenommen. Er sichert die Leistungsfähigkeit der unternehmensweiten Informatik der SBB und richtet sie auf kommende Anforderungen aus. In der neu ins Leben gerufenen «Project Factory» realisieren Teams, bestehend aus internen und externen Informatikspezialisten, gemeinsam anspruchsvolle IT-Projekte. Unter der Bezeichnung Corporate University wurde ein nachhaltiges Aus- und Weiterbildungsprogramm lanciert.

## Vertrauenswürdige Unternehmen.

Neben der kontinuierlichen Messung der Kundenzufriedenheit und des Modalsplits untersucht die SBB jährlich repräsentativ das Image des Unternehmens in der Schweizer Wohnbevölkerung und stellt die Resultate den 35 bekanntesten Unternehmen gegenüber. Die SBB schliesst dabei überdurchschnittlich gut ab. Sie gilt in der Schweizer Bevölkerung als das besonders typische Schweizer Unternehmen schlechthin und positioniert sich damit vor anderen typischen Schweizer Marken. Das Unternehmen belegt auch die Führungsposition der besonders umweltfreundlichen Firmen. Die SBB genießt zudem einen ausgezeichneten Ruf für besonders attraktive Arbeitsplätze sowie als besonders sympathisches, vertrauenswürdige Unternehmen, dem besonders gute Zukunftsaussichten prognostiziert werden.

## Pflege des historischen Erbes.

Im Rahmen ihrer kulturhistorischen Aufgabe unterstützt die SBB die Stiftung Historisches Erbe der SBB (Historic). Die Stiftung ist für die Sammlung, die Dokumentation und den Erhalt von Zeitzeugen der Schweizer Bahngeschichte verantwortlich ([www.sbbhistoric.ch](http://www.sbbhistoric.ch)).