

Geschäftsbericht 2012



AUF EINEN BLICK

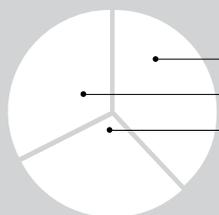
		2011	2012	Veränderung
Zugkilometer*	km	3'572'379	3'471'320	-2,83%
Transportierte Fahrgäste	Personen	13'237'556	13'173'143	-0,49%
Personenkilometer**	Pkm	207'808'129	201'815'085	-2,88%
Energieverbrauch	kWh	31'033'741	28'477'925	-8,24%
Mitarbeitende	Vollzeitstellen	476,5	494,48	+3,77%

* Von allen SOB-Zügen zurückgelegte Strecke ** Von allen Passagieren gesamthaft gefahrene Kilometer

Erfolgsrechnung

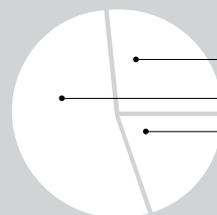
		2011	2012	Veränderung
Ertrag	CHF	127'890'299	141'125'919	+10,3%
Verkehrsertrag	CHF	39'202'976	37'794'422	-3,6%
Abgeltungen	CHF	66'260'985	75'602'356	+14,1%
Übrige Betriebserträge	CHF	22'426'337	27'729'141	+23,6%
Aufwand	CHF	127'524'456	140'739'545	+10,4%
Personalaufwand	CHF	53'051'500	53'905'660	+1,6%
Sachaufwand	CHF	38'340'464	41'140'724	+7,3%
Abschreibungen und Kapitalkosten	CHF	36'132'493	45'693'162	+26,5%
Betriebsergebnis	CHF	365'842	386'374	5,6%
Ausserordentliches Ergebnis	CHF	-18'507'208	24'204'192	-230,8%
Unternehmensergebnis	CHF	-18'141'365	24'590'566	-235,5%

Erfolgsrechnung 2012 im Überblick



Wohin geht ein Franken Aufwand?

- Personalkosten Rp. 38,2 (VJ 41,5)
- Sachkosten Rp. 29,2 (VJ 30,0)
- Abschreibungen und Kapitalkosten Rp. 32,4 (VJ 28,3)
- Betriebsergebnis Rp. 0,3 (VJ -0,3)



Woher kommt ein Franken Ertrag?

- Verkehrsertrag Rp. 26,8 (VJ 30,7)
- Abgeltungen Rp. 53,6 (VJ 51,8)
- Übrige Betriebserträge Rp. 19,6 (VJ 17,5)

INHALT

4 Editorials

Willi Haag
Thomas Küchler

10 Cluster 2012

Lifecycle-Management und Beschaffungserfolge
Refit Voralpen-Express
Leistungsvereinbarung 2013–2016
Langfristige Angebotsentwicklung
Kurzmeldungen

26 Corporate Governance

Verwaltungsrat
Geschäftsleitung
Organigramm

31 Finanzbericht

Verkehrsleistungen und
Verkehrserträge 2012
Abschluss 2012
Bilanz
Erfolgsrechnung
Anhang
Bericht Revisionsstelle

Impressum

Schweizerische Südostbahn AG
www.sob.ch

Gestaltung, Layout und Druck: Stämpfli Publikationen AG, Bern

Die Bilder im vorliegenden Geschäftsbericht zeigen die Arbeiten während des Grossprojekts «Cluster 2012».

Fotografie: Daniel Ammann, St. Gallen; Bruno Huber, Herisau; Ursel Kälin, St. Margrethen

Redaktion SOB: Ursel Kälin, Denise Bachofen

SANIERUNG DER BILANZ UND DES V

Herr Haag, Sie haben seit Anfang Jahr 2013 die Rolle des Verwaltungsratspräsidenten übernommen. Welche Folgen zeigte der unerwartete personelle Wechsel im Verwaltungsrat?

Als im Dezember 2012 Verwaltungsratspräsident Bruno P. Melnik aus persönlichen Gründen demissionierte, habe ich mich bereit erklärt, diese Aufgabe kurzfristig zu erfüllen. Mir ist es sehr wichtig, dass der Verwaltungsrat seine Arbeit, wie bis jetzt gewohnt, fortsetzen kann. Nur so schafft er der Geschäftsleitung der Südostbahn optimale Voraussetzungen, ihre Aufgaben im Interesse der Bahn und der Reisenden ausführen zu können.

Welche Projekte, Geschäfte, Themen haben den Verwaltungsrat der Südostbahn 2012 vor allem beschäftigt?

Wir haben den seit zwei Jahren laufenden Erneuerungsprozess der Südostbahn weitergeführt und Strukturen, Abläufe und auch die Strategien einzelner Geschäftsbereiche kritisch hinterfragt und angepasst. Hauptgeschäft war sicher die S-Bahn St. Gallen 2013. Wir wollen eine innovative Bahnunternehmung bleiben und unseren Reisenden weiterhin ein attraktives Angebot mit entsprechendem Fahrkomfort zur Verfügung stellen. Beschäftigt hat uns auch die Mittelbeschaffung für die Erfüllung dringender Aufgaben, was bei der Finanzknappheit der öffentlichen Hand in der heutigen Zeit nicht einfach ist. Traktandiert war auch immer die schwierige Situation der Pensionskasse, deren Sanierung

naturgemäss komplex ist und viel Zeit in Anspruch nahm. Ein wichtiges Geschäft war zudem die Streckensanierung Herisau–Wattwil. Schon im Vorfeld wurde erkannt, dass bei der Vielzahl der Projekte mit Fahrplanbeeinträchtigungen zu rechnen ist. Wir haben infolgedessen das Projektpaket «Cluster 2012» geschnürt. Die Umsetzung mit der fünfwöchigen Totalsperre und den Bahnersatzbussen war eine Topleistung. Mich hat enorm beeindruckt, wie dieses Grossprojekt mit einem Volumen von CHF 37 Mio. fristgerecht umgesetzt worden ist. Mein Respekt gilt der Geschäftsleitung und den SOB-Mitarbeitenden sowie allen beteiligten Unternehmen.

Bei welchen Projekten ist der Verwaltungsrat gemäss seinen Zielsetzungen erfolgreich, wo weniger erfolgreich gewesen?

Der Verwaltungsrat hat grundsätzlich die gesteckten Ziele erreicht. Insbesondere den Anstrengungen zur Sanierung der Bilanz und der Pensionskasse waren letztlich Erfolg beschieden.

Warum schrieb die Südostbahn 2011 rote Zahlen und wo steht sie heute?

Es ist uns an der letzten Generalversammlung tatsächlich schwergefallen, trotz einem erfolgreichen operativen Jahr 2011 im ausserordentlichen Ergebnis rote Zahlen präsentieren zu müssen. Die permanenten Unsicherheiten bezüglich der Pensionskasse für unser Personal, für uns als Unternehmen und für die Eigner haben uns veranlasst, den Gordischen Knoten zu



durchschlagen und die Realität in der Bilanz abzubilden. Mit dieser Vorwärtsstrategie haben wir mit den jahrelangen Unsicherheiten aufgeräumt und auch dem zunehmenden Druck der Revisionsgesellschaft Rechnung getragen. Der Jahresabschluss 2012 präsentiert sich ja nun wieder positiv.

Wo steht die Südostbahn bei der Sanierung ihrer Bilanz und ihres Vorsorgewerks?

Für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit braucht es entsprechendes Eigenkapital. Neben der Bilanzsanierung war die Sicherstellung der notwendigen Liquidität zur Erreichung des Minimaldeckungsgrads und zur Ausfinanzierung der Deckungslücke der Pensionskasse notwendig. Beide Massnahmen setzen das Einverständnis der Eigentümer bzw. der Besteller Bund und Kantone voraus. Hier haben wir 2012 grosse Überzeugungsarbeit geleistet. Unserem Antrag, auf die Rückzahlung von bedingt rückzahlbaren Darlehen zu verzichten, wurde ebenso entsprochen wie

ORSORGEWERKS IM FOKUS

Seit dem 1. Januar 2013 ist Willi Haag Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Südostbahn AG. Im Interview blickt der bisherige Vizepräsident auf ein bewegtes 2012 zurück.

dem Antrag an die Besteller zur Unterstützung der Sanierung des Vorsorgewerks.

Wie hoch ist der Deckungsgrad unserer Pensionskasse Ende 2012?

Der Solldeckungsgrad gemäss unserem Sanierungspfad belief sich für 2011 auf 84,86% und wurde durch eine Sondereinzahlung Mitte 2012 erreicht. Diese konnte aus der Liquidität finanziert werden. Dank der guten Performance der Sammelstiftung Symova von 6,84% im Jahr 2012 und dank Sondereinzahlungen, an denen sich auch die Besteller beteiligt haben, haben wir 2012 einen Deckungsgrad von gut 90% erreicht. Im gleichen Atemzug muss jedoch erwähnt werden, dass 2013 der technische Zins von der Symova auf 2,75% reduziert wird. Dies wird den Deckungsgrad wieder etwas reduzieren. Diesen negativen Effekt haben wir allerdings schon im Abschluss 2012 berücksichtigt.

Das Sanierungskonzept sieht vor, dass die Südostbahn den Deckungsgrad

ihres Vorsorgewerks bis 2020 auf 100% erhöht. Wie zuversichtlich sind Sie bzw. der Verwaltungsrat, dass dieses Ziel erreicht wird?

Aufgrund der eingeleiteten Massnahmen und den mit Bestellern und Eignern getroffenen Vereinbarungen sind wir zuversichtlich, dass wir das gesetzte Ziel erreichen werden. Je nach Anlagepolitik der Pensionskasse kann der Deckungsgrad immer wieder einmal schwanken. Solche Unwägbarkeiten versuchen wir durch Rückstellungen abzusichern.

Warum braucht es weiterhin zusätzliche Beiträge der Versicherten?

Wir müssen aufgrund der Vereinbarungen weitere Beiträge einschiessen. Mit der vereinbarten Aufteilung – Arbeitgeber 75% und Aktive 25% – haben wir nach aufwendigen Verhandlungen, insbesondere für die aktiven Mitarbeitenden, eine verträgliche Lösung gefunden. Für die Beiträge der Pensionierten, die sich jahrelang für die Südostbahn engagierten, kommt der Arbeitgeber auf.

Was steht 2013 an?

Die Leistungsvereinbarung 2013 – 2016 mit den Eignern ist unter Dach und Fach. 2013 liegt der Schwerpunkt der Infrastrukturprojekte im Südnetz. Ein Kooperationsprojekt mit der BLS wurde realisiert: Die gemeinsame Tochtergesellschaft «Kompetenzzentrum Fahrbahn» ist gegründet und hat im Januar 2013 ihre operative Tätigkeit aufgenommen. In Wattwil hatten wir einen Projektwettbewerb für die Bahnhofüberbauung mit Verkaufs-, Dienstleistungs- und Wohnflächen ausgeschrieben. Das Siegerprojekt des dreistufigen Verfahrens heisst «Corso» und kann 2013 weiter bearbeitet werden. Der Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung und vor allem die SOB-Mitarbeitenden stehen also weiterhin vielfältigen und interessanten Herausforderungen gegenüber.

DAS GROSSPROJEKT «CLUSTER 2012»

Welche Projekte beschäftigten die Schweizerische Südostbahn 2012?

Grosse Projekte waren die Sanierung der Pensionskasse, der «Cluster 2012», die FLIRT-Beschaffung und der Refit Voralpen-Express (VAE), die Neuinstrumentierung im Finanz- und Rechnungswesen mit der ERP-Plattform sowie die Harmonisierung und Weiterentwicklung in der IT. Stark beschäftigt haben uns auch der Kulturwandel und das Projekt «Integrierte Sicherheit».

Sind das nicht zu viele Projekte?

All diese haben wir dank dem Rieseneinsatz unserer Mitarbeitenden erfolgreich über die Bühne, nur wenige Projekte haben wir nicht ganz auf den Punkt gebracht.

Welches war das anspruchsvollste Geschäft der Geschäftsleitung?

Alle Geschäfte waren sehr anspruchsvoll. Wichtig für uns war, für alles genügend Ressourcen bereitzustellen.

Warum hat man auf die Totalsperre und die erfolgreiche Realisierung gesetzt?

Schon früher hat man an anderen Orten derartige Erfahrungen mit Grossbaustellen in konzentrierter Bauweise gemacht. Komplett neu waren die anspruchsvolle Toggenburger Topografie, das Zeitfenster von fünf Wochen und die Dimension mit einem Volumen von über CHF 37 Mio. inkl. Transportkosten. Die PostAuto AG erbrachte zusammen mit ihren Partnern eine hervorragende Bahnersatzleistung für unsere Fahrgäste. Rückblickend kann man sagen, dass die fristgerechte Umsetzung des «Cluster 2012»

eigentlich eine Riesenleistung der Gesamtunternehmung zusammen mit allen am Projekt beteiligten Partnern ist.

Zum Verkehr: Was war in diesem Bereich 2012 entscheidend?

Da stand die FLIRT-Beschaffung im Vordergrund. Der Bereich ist im Moment mit der Umsetzung und Vorbereitung der S-Bahn St. Gallen sehr stark gefordert. Da gilt es, viele Einzelmassnahmen umzusetzen. Wir sind auf Kurs, aber eine besondere Herausforderung ist, die neuen Lokführerstandorte festzulegen und sicherzustellen, dass beim Fahrplanwechsel ausreichend Personal am richtigen Ort stationiert ist. Hier suchen wir eine ausgewogene Balance zwischen den Anforderungen an den künftigen Betrieb und die jeweilige persönliche Situation der Betroffenen. Das ist nicht ganz einfach, weil das für einige auch mit einer persönlichen Zäsur verbunden ist.

Der Support wurde neu aufgestellt.

Wie sah die Situation Ende 2012 aus?

Der Support hat mit Leiter Roland Kressbach sehr grosse Fortschritte gemacht. Insbesondere freut uns, dass wir heute auf dem Drittmarkt als sehr kompetitiver Partner wahrgenommen werden. Trotz der zurzeit grossen Belastung durch die Sanierung des Voralpen-Express wollen wir das Drittgeschäft weiter pflegen und moderat ausbauen.

Erwähnenswerte Arbeiten für Dritte?

Für SBB Historic haben wir zusammen mit StadlerRail den Transeurop-Express TEE



sanieren dürfen. Ausserdem haben wir vier Dampfloks mit neuer Zugsicherung ausgerüstet. Wir sind zurzeit auf dem Schweizer Markt fast als Einzige in der Lage, historische Fahrzeuge mit moderner Zugsicherung auszurüsten.

Wie sieht die Situation beim Voralpen-Express und VAE-Refit aus?

Der Detailplan gleicht einem gewaltigen Schnittmuster. Dieses «Puzzle» setzen unsere Mitarbeitenden vom Support und Verkehr minutiös und hoch getaktet zusammen: Fahrzeuge punktuell aus dem Verkehr herausnehmen und entsprechende Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten gemäss Zielplan durchführen und gleichzeitig schauen, dass die Kosten auch im vorgesehenen Budget bleiben.

Die Südostbahn hat 2010 einen kulturellen Veränderungsprozess eingeleitet. Wo steht da die SOB Ende 2012?

Wir befinden uns in der Umsetzung dieses Kulturprozesses: Einzelmassnahmen sind definiert, Führungsgrundsätze und SOB-Werte erarbeitet. An den WIR-Tages-

AR EINE EXZELLENTLE LEISTUNG

Thomas Küchler, CEO der Südostbahn, ist stolz auf die hervorragenden Leistungen seiner Mitarbeitenden Jahr im 2012. Die hoch gesteckten Zielvorgaben wurden sogar übertroffen.

workshops, die wir seit November durchführen, kommt jeder Mitarbeitende in Kontakt mit einem Mitglied der Geschäftsleitung. Bei diesem Dialog werden Themen vertieft und die Basis für das gegenseitige Verständnis gelegt.

Was sind Ihre Erfahrungen von den Workshops?

Meine persönlichen Erfahrungen sind sehr positiv. Wie alle Mitglieder der Geschäftsleitung war auch ich in den Workshops stark gefordert. Wir haben uns den teils sehr kritischen Fragen vonseiten der Mitarbeitenden gestellt und versucht, Antworten zu geben und Verständnis für die Massnahmen und Entscheide der Geschäftsleitung zu wecken. Die Fragestellungen sind sehr breit gefächert. Für die Geschäftsleitung sind diese Treffen wichtige Gelegenheiten, um den Puls zu spüren. Die Mitarbeiterbefragung 2013 wird zeigen, inwieweit sich dank diesen Aktivitäten etwas bewegt hat oder nicht.

2012 haben Sie erneut die Mitarbeitergespräche im Frühling und Herbst

durchgeführt. Was ist Ihnen aufgefallen?

Bisher war der Besuch der Anlässe ja auf freiwilliger Basis, jetzt können die Mitarbeitenden wenigstens einen Teil davon als Arbeitszeit aufschreiben. Es sind auch nicht immer alle Themen für alle Mitarbeitenden von Interesse. Was mich beschäftigt, ist, dass man mehr oder weniger immer die gleichen Personen trifft. Ich würde es begrüessen, auch neue Gesichter zu sehen. Bei den WIR-Workshops bestehen zudem weitere Möglichkeiten, sich kennenzulernen und in einen Dialog zu treten.

Warum haben die Mitarbeitenden letztes Jahr den Flughafen besichtigt?

Einer der Wünsche aus den Grossgruppenkonferenzen war die Durchführung eines Mitarbeiteranlasses gesellschaftlicher Art mit einem gewissen Lerneffekt. Die Organisation lag in der Hand eines Mitarbeiter-OK. Als Geschäftsleitung haben wir uns da nur insofern beteiligt, als wir diese Initiative unterstützt haben. Ich nahm an allen drei Anlässen teil und war jedes Mal begeistert, vor allem davon, die

positive Resonanz der Mitarbeitenden zu spüren und aber auch den hochinteressanten komplexen Betrieb eines Flughafens jedes Mal aus einer leicht anderen Perspektive kennenlernen zu dürfen.

Wie verlief das Geschäftsjahr?

Das Geschäftsjahr verlief sehr erfolgreich. Wirtschaftlich gesehen haben wir unsere Ziele teils leicht übertroffen. Wir waren gut unterwegs.

Hat sich der Spardruck der Kantone verschärft?

Ja, wir haben erhebliche Abstriche im Rahmen unserer Offerte, insbesondere im regionalen Personenverkehr, machen müssen.

Die neu aufgestellte SOB baut an ihrem Beziehungsnetz. Trägt dieses Vorgehen Früchte?

Es trägt sehr gut Früchte. Ich habe den Eindruck, wir sind auf Verwaltungsebene sowie mit den Eigentümern und politischen Entscheidungsträgern heute gut vernetzt. Wir werden in Bern als Unternehmung wahrgenommen. Man hört auf uns – dies auch, weil wir in Infrastrukturfragen sehr viel erreicht haben. Beim Einkauf haben wir mit der Bestellung polnischer Betonschwellen den Markt Richtung Europa geöffnet.





CLUSTER 2012

Das Berichtsjahr war geprägt vom Grossprojekt Cluster 2012, das jeden unserer Geschäftsbereiche in der einen oder anderen Form gefordert hat. Vom 9. Juli bis zum 11. August 2012 realisierten wir auf der 20 Kilometer langen Strecke Herisau–Lichtensteig neun verschiedene Teilprojekte mit einem Investitionsvolumen von rund CHF 37 Mio. Während dieser Zeit blieb der rund 100 Jahre alte Streckenabschnitt gesperrt.

Wie wir das anspruchsvolle Grossprojekt angepackt und umgesetzt haben, ist erfreulich. Vor allem aber hat die SOB damit bewiesen, dass sie auch bereichsübergreifend bestens funktioniert.

Neun Projekte auf einmal

Der Cluster 2012 umfasste eine bunte Palette verschiedenster Arbeiten: Zu den grösseren Bauprojekten gehörte die Sanierung des Glattalviadukts bei Herisau und des Weissenbachviadukts bei Degersheim, wo wir die Abdichtungen und die Fahrbahnen instand stellten. Saniert haben wir ebenfalls den Aesch-, Neuhaus- und Russentunnel. Dort gehörte zusätzlich eine Gleisabsenkung zum Projekt. Teil des Clusters waren auch grössere Gleis- bzw. Weichenumbauten in den Bahnhöfen Herisau und Degersheim. Zudem nahmen wir am Wasserflutunnel Arbeiten vor, trieben den Bau der Doppelspur «Schachen West» voran, erneuerten zwischen Brunnadern und Mogelsberg den Oberbau und führten im

Raum Necker den notwendigen Holzschlag durch.

LOGISTISCHE MEISTERLEISTUNG

Hätten wir die Projekte einzeln und ohne Unterbruch des Bahnbetriebs realisiert, wären über Jahre unzählige Langsamfahrstellen entstanden und Nacharbeiten nötig gewesen – eine Situation, die unseren Passagieren wie auch der betroffenen Anwohnerschaft wenig Freude bereitet hätte. Mit dem Zusammenlegen, also dem Clustering der Projekte, haben wir diese Klippen umschifft.

Doch ganz so einfach war dieses Unterfangen nicht: Denn neun geclusterte Teilprojekte bedeuten neun aneinandergereihte Baustellen. Eine immense Herausforderung für Planung und Logistik. Wie beispielsweise beliefern wir die einzelnen Baustellen mit den teilweise riesigen Mengen von Baumaterialien, zumal die Schienen durch die vorangehenden Baustellen blockiert werden? Der Einsatz von Maschinen und Personal musste minutiös geplant werden. Schliesslich standen für die SOB während dieser fünf Wochen Bauarbeiter aus ganz Europa im Einsatz.

IM SCHNELLZUGSTEMPO ANS ZIEL

Mit 18 Monaten war die Vorlaufzeit für die Projektplanung sehr kurz. Stark gewichtet haben wir dabei die detaillierte Logistikplanung und die laufende Risikoanalyse. Dank den Anstrengungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) und aller beteiligten Stellen lagen die Baubewilligungen rechtzeitig vor, sodass wir ohne Verzögerung mit den

Arbeiten beginnen konnten. Neben den SOB-Mitarbeitenden kamen zahlreiche Bau- und Bahntechnikfirmen zum Einsatz.

Das erfolgreiche Zusammenspiel aller internen und externen Beteiligten ermöglichte den Erfolg. Nach einem vereinten Endspurt konnten wir wie geplant am 11. August 2012 um vier Uhr morgens die unterbrochene Strecke wieder in Betrieb nehmen. Erfreulich, dass es uns gelang, nicht nur den Terminplan, sondern auch den Budgetrahmen einzuhalten.

Zeitig informieren

Zeitgerecht, ausführlich und transparent kommunizieren – dies war im Zusammenhang mit dem Cluster 2012 eines unserer Hauptanliegen. Denn ein Streckenunterbruch hat Auswirkungen auf verschiedenste Personengruppen: Pendlerinnen und Pendler, Ausflugs- und Wochenendreisende sowie Touristen. Ebenso betroffen waren die Anwohnerinnen und Anwohner, die teilweise auch nachts von den Bauarbeiten gestört wurden.

Zahlen zum Cluster

4'500 Betonschwellen

8'200 Holzschwellen

8'200 Laufmeter Schienen

18'860 Tonnen Schotter

12 Weichen

Mit dem Cluster 2012 haben wir wertvolle Erfahrungen gesammelt und uns als Unternehmen im Ganzen weiterentwickelt.



Effizienter Doppelspurausbau mit grossen Baufortschritten dank dem Cluster 2012.

Wie erreichen wir all diese Dialoggruppen, und wie können wir sie rechtzeitig mit den für sie relevanten Informationen versorgen? Um diese kommunikative Herausforderung zu meistern, starteten wir

unseren Informationsmarathon bereits Ende 2011 mit einem Beitrag im Voralpen-Express-Reisemagazin über die geplanten Bauvorhaben. Im April 2012 erschien eine Sonderausgabe der Fachzeitschrift «Tec21» mit dem Titel «Erhaltung SOB-Strecke. Streckensperrung der Südostbahn – Cluster 2012»*, die vor allem beim technisch interessierten Publikum Anklang fand. Wichtig für die Information der Reisenden waren

die Fahrplanbroschüren zum Bahnersatz sowie die Infoflyer für die Bahnhöfe, die wegen der knappen Planungszeit bereits gedruckt vorlagen, als die letzte Baubewilligung eintraf. Mit diesen Massnahmen stellten wir sicher, dass unsere Passagiere

* Die Fachzeitschrift Tec21 kann über unsere Website bestellt werden.



von Anfang an bestens informiert und von der Bausituation nicht überrascht waren. Zusätzlich machten wir im Rahmen von Informationsanlässen in Lichtensteig, Mogelsberg, Degersheim und Herisau auf die geplanten Bauvorhaben aufmerksam. Dabei klärten wir die Bevölkerung über die Auswirkungen wie Lärmemissionen und Mehrverkehr auf sowie über spezielle Vorkehrungen im Rahmen des Umweltschutzes.

INFOTAFELN UND FÜHRUNGEN

Sehr geschätzt haben die interessierten Anwohner, Passanten und Besucher der Baustellen unsere Informationstafeln. Die beim Glattalviadukt, auf dem Bahnhof Brunnadern und auf der eigens eingerichteten Besucherplattform in Schachen platzierten Tafeln dokumentierten ausführlich die jeweils laufenden Bauphasen. Einige Interessierte fuhren sogar regelmäßig zur Besucherplattform, um vor Ort die Arbeiten mitzerleben. Darüber hinaus organisierten wir im Juni entlang der

v.l.n.r: Benedikt Würth,
Marianne Koller-Bohl und
Markus Barth starten die
Kettenreaktion Cluster.

gesperrten Strecke fünf öffentliche Führungen, damit die Besucher Gelegenheit hatten, Fragen zum Bau zu stellen.

ACHTUNG, FERTIG, LOS

Am 5. Juli 2012 war es so weit. Wir luden Behörden, Projektleiter, Medien und beteiligte Unternehmen nach Lichtensteig zum

Spatenstich ein. Regierungsrätin Marianne Koller-Bohl, Regierungsrat Benedikt Würth und Markus Barth, Leiter Infrastruktur SOB, stiessen gemeinsam den ersten der von den Baubeteiligten gesponserten Dominosteine an. Ein symbolischer Akt, der veranschaulichte, wie sehr die Projekte zusammenhängen.

Sobald die Arbeiten in vollem Gang waren, besuchten wir mit mehreren Gruppen die Baustellen. Mit einem Kleinbus waren wir von Baustelle zu Baustelle unterwegs. Neben dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung der SOB nahmen Vertretungen der Besteller, der BLS, von Trasse.ch, der Gemeinde Degersheim, der ZHAW sowie Medienschaffende an einer der Führungen teil. Dabei wurden zwei Filme gedreht. Auch die Printmedien berichteten ausführlich über den Cluster.

NEUE PERSPEKTIVEN

Um einen Überblick über die gesamten 20 Kilometer Baustrecke zu gewinnen, flogen wir je einmal im März und einmal im Juli mit dem Helikopter die Strecke Herisau–Lichtensteig ab. Dabei entstanden beeindruckende Filmaufnahmen.* Aktuelle Informationen zur Bausituation lieferte ein monatlicher Newsletter. So hielten wir die vielen internen und externen Beteiligten, aber auch zusätzliche interessierte Abonnenten auf dem Laufenden.

Bus statt Bahn

Weil in den Sommerferien der grösste Teil des Pendlerverkehrs wegfällt, entschieden wir uns, die Strecke in dieser Zeit zu sperren. Als Bahnersatz verkehrten Busse auf zwei Strecken:

- eine langsamere Verbindung entlang der Linie und allen Haltebahnhöfen (Ersatz Regionalverkehr),

- eine Schnellverbindung direkt von Herisau via Schönengrund nach Wattwil (Ersatz S4 und Voralpen-Express).

Auf diesen beiden Routen waren über die fünf Wochen 30 bis 35 Buschauffeusen und -chauffeure unermüdlich im Einsatz. Die zwölf Busse von PostAuto, Regiobus, VBSG und Schneider Busbetriebe legten in dieser Zeit rund 190'000 unfallfreie Strassenkilometer zurück.

1½ JAHRE IN FÜNF WOCHEN

Auf den beiden Endbahnhöfen der gesperrten Strecke Herisau und Wattwil setzten sich jeden Tag zehn Kundenlenker für das Wohl unserer Passagiere ein. Sie brachten die Reisenden zu den Bussen, erteilten Auskünfte und boten wo immer nötig Hilfe. Wie intensiv das Engagement unserer Mitarbeitenden war, zeigt, dass wir für den Kundenlenkereinsatz und für Zusatzleistungen beim Lokpersonal in diesen fünf Wochen rund 1½ Mannjahre aufgewendet haben.

Service ohne Einbussen

In regelmässigen Zyklen warten und reinigen wir unser Rollmaterial. Je nach Einsatzort und Wartungsarbeit geschieht dies in unserem Service-Zentrum in Herisau oder in Samstagern. Wegen der Totalsperre veränderten sich die Umlaufzyklen der Kompositionen. Beispielsweise konnte der Voralpen-Express ab Luzern nicht mehr bis nach Herisau fahren, sondern wendete bereits in Wattwil. Dennoch konnten wir unseren Servicestandard aufrechterhalten. Dazu stellten wir bereits Anfang Jahr die Planung unserer Unterhaltsarbeiten um. Die Reinigung des grössten Teils unserer Fahrzeuge verlegten wir von Herisau nach

Wattwil und setzten dort ein mobiles Team ein. Ausserdem fuhr ein Teil unserer Flotte über Wil, um das Service-Zentrum in Herisau zur dortigen Wartung zu erreichen.

Rundum positives Echo

Obwohl unsere Passagiere während fünf Wochen für ihre Reise eine halbe Stunde mehr einplanen mussten, erreichten uns zahlreiche positive Rückmeldungen und nur wenige Reklamationen. Die gross angelegte Informationskampagne und die persönliche Betreuung vor Ort haben ihren Teil dazu beigetragen, dass wir – trotz Totalsperre – die Kundenzufriedenheit aufrechterhalten konnten.

Aber nicht nur von den Passagieren erhielten wir Lob. Etliche positive Rückmeldungen erreichten uns auch aus der Bahnwelt, von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie aus der Politik. Für den aussergewöhnlichen Einsatz aller Beteiligten bedankten wir uns nach dem Abschluss des Grossprojekts im Rahmen der Aufrichtefeier unter anderem mit süssen Dominosteinen.

Der Cluster 2012 hat unser Unternehmen als Ganzes bereichert. Wir konnten wertvolle Erfahrungen sammeln, die wir in zukünftigen Projekten nutzen werden. Mit «Projekte Süd 2013» ist das nächste Grossprojekt bereits aufgegleist: Wir werden im Raum Rothenthurm-Samstagern-Burghalden diverse Arbeiten durchführen.

* Die Flugaufnahmen wie auch eine Aufnahme der Strecke aus dem Führerstand sind auf YouTube abrufbar.

LIFECYCLE-MANAGEMENT UND BES

Gegen CHF 60 Mio. geben wir jährlich für interne und externe Dienstleistungen sowie für Materialkäufe für den Erhalt und die Erweiterung unserer Gesamtinfrastruktur aus. Für den Cluster 2012 haben wir Material und Dienstleistungen im Umfang von CHF 30 Mio. bestellt.

Hier ist besonders das Ressort Einkauf gefordert: Wir erwarten gute Qualität zu günstigen Konditionen. Der Einkauf arbeitet eng mit den Projektverantwortlichen der Infrastruktur zusammen. Diese geben die Rahmenbedingungen vor. Innerhalb der definierten Parameter und unter Wahrung der gesetzlichen Vorgaben wickelt dann der Einkauf den Beschaffungsprozess ab.

Gesamtkosten entscheiden

Vor dem Kauf gilt es, die richtigen Produkte zu evaluieren. Ein modernes Produktmanagement betrachtet in erster Linie die Lebenszykluskosten, berücksichtigt aber auch andere Einflussfaktoren wie Produktsicherheit und Obsoleszenz*.

RAMPE ODER LIFT?

Doch wie beurteilt man die Lebenszykluskosten eines Produkts? Ein gutes Beispiel ist das Gegenüberstellen von Rampe und

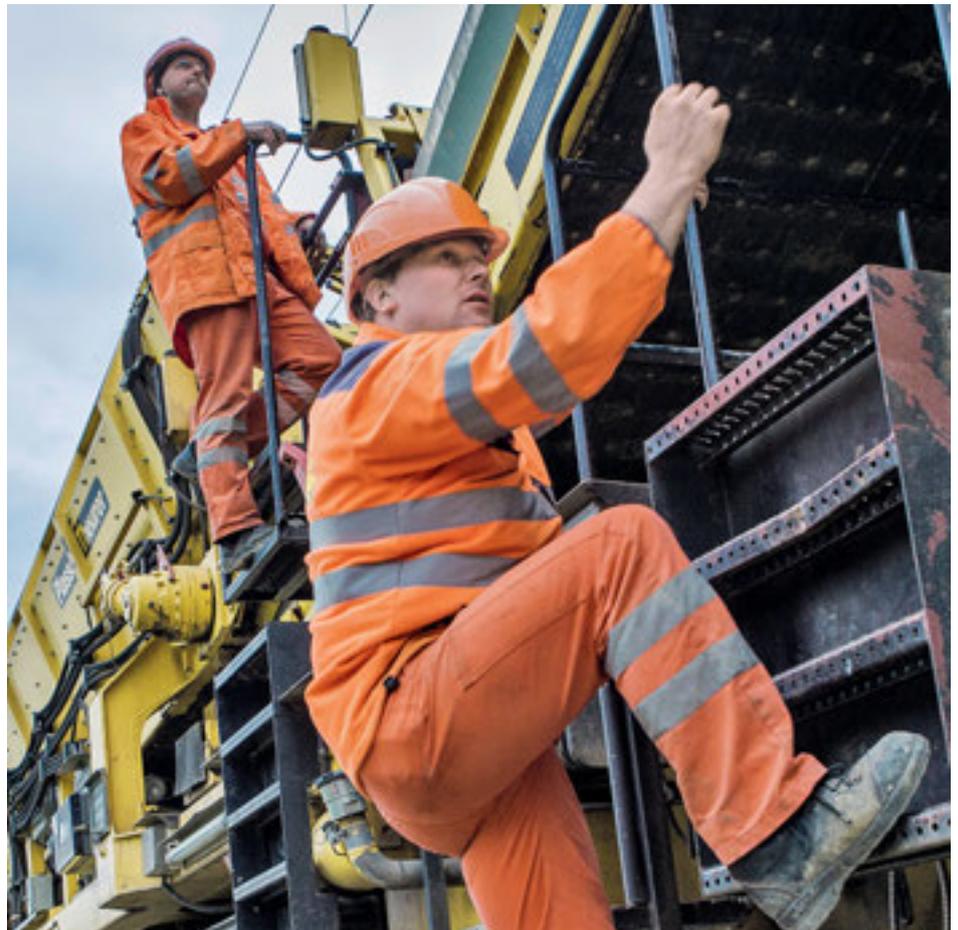


Lift für den Zugang zu den Perronanlagen: Lifte sind in der Erstinvestition günstiger und beanspruchen deutlich weniger Raum als Rampenaufgänge. Jedoch ist ihre Lebensdauer im Vergleich zu derjenigen einer Rampe relativ kurz. Wenn wir nun auch den Unterhalt und die Ausfälle mitrechnen, stellen wir fest, dass Rampen wesentlich geringere Jahreskosten und somit tiefere Gesamtkosten aufweisen als

Lifte. Oder anders ausgedrückt: Obwohl Rampen in der Erstinvestition teurer sind, sind sie unter dem Strich wirtschaftlicher als Lifte. Aus diesem Grund hat die SOB-Geschäftsleitung entschieden, für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes den Rampen wo immer möglich den Vorzug zu geben.

* *Obsoleszenz: Phase, in der veraltete Bauteile nicht mehr erhältlich werden. Im Obsoleszenzmanagement werden Ersatz- und Verschleisstelle oder ganze Baugruppen unter Berücksichtigung ihres Produktlebenszyklus zeitgerecht beschafft.*

CHAFFUNGSERFOLGE



Ein wichtiger Faktor im Beschaffungswesen ist das Finden der passenden Partner.

STAHL, HOLZ ODER BETON?

Ähnliche Überlegungen stellen wir auch für andere Teile der Infrastruktur an. Eines der finanziell wichtigen Themen ist die Wahl der Schwellenart für den Gleisbau,

wo Stahl-, Holz- und Betonschwellen miteinander konkurrieren. Auch hier stützen wir unsere strategische Ausrichtung auf die Beurteilung der Lebenszykluskosten. In Zukunft wird die SOB auf ihrer Hauptachse Arth-Goldau–Romanshorn grundsätzlich Betonschwellen einsetzen, auf der Nebenstrecke Wattwil–Nesslau Stahlschwellen und in sehr engen Kurven vorläufig Y-Stahlschwellen. Auf die

kurzlebigen Holzschwellen verzichten wir nach Möglichkeit.

Der richtige Lieferant

Sobald wir uns für ein Produkt entschieden haben, beginnt die Suche nach dem richtigen Lieferanten. Die SOB ist bestrebt, mit den Mitteln der öffentlichen Hand



haushälterisch umzugehen und untersteht dem öffentlichen Beschaffungswesen. Zudem muss sie den Markt spielen lassen, und zwar diskriminierungsfrei.

DIE KUNST DER AUSSCHREIBUNG

Für Ausschreibungen braucht es in der Offertanfrage eine genaue Spezifikation. Nur so können wir sicherstellen, dass im Preiskampf die Qualität nicht leidet und die Lieferanten alle unsere Anforderungen berücksichtigen. Bei komplexen, langlebigen Systemen wie einer Bahninfrastruktur wird damit das Ausschreibungsmanagement zur Kunstform. Es gilt, Kosten, Qualität, Termine und Leistung optimal aufeinander abzustimmen. Nur die Kosten zu betrachten, wäre fatal: Wir hätten zwar billig, aber nicht günstig eingekauft.

Wie gesetzlich gefordert, vergeben wir unsere Aufträge nach klaren und bewertbaren Kriterien. Für unser Einkaufsteam müssen die Produkthanforderungen und Prozesse bekannt und nachvollziehbar sein. Nur so können sie optimal agieren. Die Angebotspaletten und Fähigkeiten der Lieferanten unterscheiden sich teilweise stark. Deshalb führen wir jeweils vor dem Projektstart und nach der Ausführung eine Lieferantenbeurteilung durch, die uns hilft, unsere Partner richtig einzuschätzen und entsprechend auszuwählen.

Erfolgreich verhandelt

Für den Cluster 2012 benötigten wir total um die 4'500 Betonschwellen. Diese haben eine geschätzte Lebensdauer von bis zu 60 Jahren. Damit sie diese erreichen, müssen sie von sehr guter Qualität sein. Es gibt aber nur wenige infrage kommende Lieferanten, weil eine Eisenbahnschwelle wesentlich komplexer ist, als man meinen möchte.

Durch gekonntes Ausschreibungsmanagement lassen wir den Markt spielen und sparen im Einkauf ohne Qualitätseinbussen.

MEHR WETTBEWERB

Wir wollten in diesem Bereich mehr Wettbewerb spielen lassen, deshalb sahen wir uns auch auf dem europäischen Markt um. Mit einer exakten Spezifikation aller Anforderungen in der Ausschreibung stellten wir unsere hohen Qualitätskriterien sicher, ohne den Markt zu stark einzugrenzen. Schliesslich erhielt ein Unternehmen aus Polen den Auftrag. Mit diesem Partner gelang es uns, den Preis für die Schwellen – inklusive Transportkosten – gegenüber früheren Jahren zu halbieren. Mit diesem Entscheid sorgten wir für Bewegung im Markt und beschränkten neue Wege.

Technisch haben sich die gelieferten Schwellen bereits bewährt. Einzig die grosse Transportdistanz war nicht ganz einfach zu bewältigen. Ende 2012 schrieben wir dann europaweit eine vierjährige Rahmenvereinbarung für den Bezug von Betonschwellen aus. Hier erhielt ein Lieferant aus der Schweiz dank einer konkurrenzfähigen Offerte den Zuschlag.

Doch mit Schwellen allein baut man noch keine Bahnlinie. Es braucht unter anderem auch Weichen, die ein sehr kostenintensives, aber auch qualitätsmässig heikles Element sind. Bei diesem Produkt haben wir 2012 ebenfalls neue Ideen konsequent umgesetzt. Wir brachten 100% der Wertschöpfung auf die Lieferantenseite und legten sie damit in eine Hand. Der Lieferant zeichnet die Einbaupläne, organisiert die Lieferung und leistet den Ersts-service, der für die Lebensdauer entscheidend ist. Mit der Konzeptänderung rechnen wir auf der Kostenseite mit Gesamteinsparungen von 10%.

Schotter – auf den ersten Blick ein banales Gut – stellt sich bei näherer Betrachtung als anspruchsvoll heraus, zumindest wenn man eine lange Lebensdauer erreichen möchte. Wir haben die Qualitätskriterien begutachtet, bewertet und neue Partner evaluiert. Den Schotter für unser Ostnetz lassen wir neu direkt aus Österreich liefern. Damit vereinfacht sich die Logistik. Im Südnetz setzten wir zusammen mit der Firma Vanoli eine Pool-Lösung in Samstagern um. Auch hier erzielten wir starke Vereinfachungen und Preisreduktionen.

MEHR FACHPERSONAL

Die SOB investiert aber nicht nur in Material, sie kauft auch Dienstleistungen ein. Doch geeignete Fachspezialistinnen und Spezialisten mit Erfahrung im Bahnumfeld zu finden, wird zunehmend schwieriger. Deshalb ist es uns wichtig, Netzwerke aufzubauen und Nischenanbietern eine Chance zu geben. Auch Insourcing schliessen wir nicht aus. 2012 rekrutierten wir neue Projektleiter, die unsere Infrastrukturabteilung verstärken. So können wir künftig einen Teil der notwendigen Bauherrenprojektleistungen selbst erbringen.

Mit unserem erfolgreichen, proaktiven Produkt- und Einkaufsmanagement konnten wir 2012 insgesamt gegen CHF 2 Mio. einsparen. Ein Betrag, der uns in Zukunft einen erheblichen unternehmerischen Spielraum ermöglicht.

REFIT VORALPEN-EXPRESS

Nicht nur die Cluster-Strecke Herisau–Lichtensteig erfuhr 2012 eine Erneuerung. Unter dem Titel «Refit VAE» planen wir bereits seit 2011 eine Auffrischung unserer Voralpen-Express-Flotte. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird der Voralpen-Express, den wir zurzeit gemeinsam mit den SBB betreiben, komplett ins Eigentum der SOB übergehen. Ab diesem Zeitpunkt verkehrt er auch nach einem neuen Konzept.

Nachdem der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SOB im Jahr 2011 das Refit-Konzept guthiessen, gaben auch Bund und Kantone grünes Licht. Seither laufen Detailplanung und Umsetzung der ersten Arbeitspakete im Geschäftsbereich Support auf Hochtouren.

Betrieb sicherstellen

Für das Refit wurde ein Betrag von knapp CHF 16 Mio. gesprochen. Verbunden ist dieser Projektkredit mit der Auflage, nur das umzusetzen, was für den reibungslosen Weiterbetrieb des bisherigen Wagenmaterials bis Ende 2019 absolut notwendig ist. Danach wird der Voralpen-Express mit komplett neuem Rollmaterial verkehren.

56 EINZELNE ARBEITSPAKETE

Rund ein Viertel der Projektsumme verwenden wir für den Kauf des heutigen Rollmaterials von den SBB. Die restlichen drei Viertel verteilen sich auf 56 Arbeitspakete, die in allen 60 Wagen umgesetzt werden. Für diese Arbeiten sind rund

7'400 Planungs- und 29'000 Produktionsstunden vorgesehen. Für die Planung leisteten wir im Berichtsjahr bereits etwa 3'000 Stunden; bei der Produktion waren es circa 12'000 Stunden.

Zur Planung gehört neben technischen Vorabklärungen die Entwicklung von geeigneten Lösungen. Unter die Produktionsstunden fällt die Zeit, die für den Umbau aufgewendet wird.

Den Fokus legen wir beim Refit auf:

- die Substanzerhaltung an Komponenten und im Innenraum der Wagen,
- das neue Betriebskonzept,
- das Ersatzteile- und das Obsoleszenzmanagement.

NEUES KONZEPT

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird der Voralpen-Express mit den Loks der Baureihe Re446 und Re456 sowie den bisher im Regionalverkehr eingesetzten Triebwagen betrieben. Als Personenzüge setzen wir die bewährten Wagen des Voralpen-Express und neu zusätzlich die Zwischenwagen der bisherigen Regionalzüge ein. Wir bilden also neue fixe Kompositionen aus bestehendem Wagenmaterial mit je einer Lokomotive vorne und einer hinten (Doppeltraktion). Mit diesem Betriebskonzept können wir künftig auf den Schiebedienst durch eine zusätzliche Lok verzichten.

Sämtliche Wagen frischen wir vorab auf. Beispielsweise rüsten wir alle Türen mit einem neuen Einklemmschutz aus und passen sie den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes an. Auch die Sicher-

heitseinrichtungen wie Feuerlöscher und Hilfsmittel zum Evakuieren bringen wir auf den neuesten Stand. Die 1.-Klasse-Wagen erhalten neue Bodenbeläge, und die Holzteile der Sitze werden aufgearbeitet.

Alle Kompositionen versehen wir mit einem einheitlichen Aussendesign. Dieses basiert auf dem bisherigen Voralpen-Express-Logo, das wir sanft modernisiert haben. Gleichzeitig integrieren wir unser SOB-Logo in den Aussenanstrich.

Damit der Voralpen-Express pünktlich mit dem neuen Betriebskonzept starten kann, verlangt das Bundesamt für Verkehr (BAV) entsprechende Sicherheitsnachweise. Diese insgesamt 17 Bescheinigungen konnten wir bereits im Sinne der künftigen Auflagen der Bahnreform erarbeiten, dokumentieren und gegenüber dem BAV nachweisen. Dazu gehörten auch Versuchsfahrten und praktische Betriebsvorfürungen.

Interne Prozesse verbessert

Im Rahmen des Refit-Projekts verbesserten wir zudem unsere internen Abläufe und Prozesse. Für die Risikoanalyse bauten wir über den kompletten Prozessablauf eine integrierte Systematik auf. Mit einer gesamtheitlichen Werkstattplanung stellen wir sicher, dass wir die Termine einhalten und die personelle Auslastung in die Planung mit einbeziehen können. Dabei teilen wir die anstehenden Arbeiten integral zwischen unseren beiden Service-Zentren Herisau und Samstagern auf. Bei Eng-



Bald erstrahlt der Voralpen-Express in neuem Glanz und verkehrt nach neuem Konzept.

pässen verstärken wir unsere Teams mit temporären Mitarbeitenden. Die neue Werkstattplanung bietet ausserdem die Möglichkeit, die Arbeitsgänge zu visualisieren. Dies hilft nicht nur, die Kapazitäten

zu planen, sondern auch die Standplätze optimal einzuteilen.

HERAUSFORDERUNG LOGISTIK

Die grosse Herausforderung des Refit-Projekts besteht darin, dass wir alle Arbeiten bei operativem Dienst durchführen. Da wir für den Betrieb sämtliche Kompositionen brauchen, können wir sie nicht für längere Zeit aus dem Verkehr

ziehen. Umso wichtiger ist daher bei der Planung der Refit-Tätigkeiten die bereichsübergreifende Zusammenarbeit. Zum Gesamtprojekt gehört auch die Planung und Vorbereitung der Schulung unseres Lok- und Zugpersonals. Schliesslich werden sie künftig täglich mit unserem aufgefrischtem Rollmaterial unterwegs sein.

LEISTUNGSVEREINBARUNG 2013–2016

Gleise, Perrons, Weichen, Sicherungsanlagen, Unterführungen, Lifte – all dies sind Komponenten unserer Infrastruktur. Gemäss Eisenbahngesetz finanzieren unsere Besteller – Bund und Kantone – die Infrastruktur gemeinsam. Jedoch hat sich die Art der Leistungsvereinbarung entscheidend verändert: Die Besteller gingen 2011/12 von der Objekt- zur Programmfinanzierung über.

Programme statt Objekte

Früher wurde über einzelne Projekte, beispielsweise den Ausbau des Bahnhof Roggwil-Berg zur Kreuzungsstation, entschieden. Heute werden ganze Programme finanziert. Ziel dieses Übergangs in der Finanzierungsart ist es, detaillierte Einzelbestellungen von Bauobjekten und Projekten zu verhindern und damit die Flexibilität und Planungssicherheit der Infrastrukturunternehmung zu erhöhen. Ab 2013 gibt es eine weitere Neuerung: Die Leistungsperioden gelten dann nämlich für vier Jahre.

AUSWERTUNG NETZAUDIT

Weil wir den Zustand unserer Infrastruktur genau kennen wollten, führten wir ein Netzaudit durch und werteten dieses Anfang 2012 detailliert aus. Das Resultat:

Unsere Infrastruktur befindet sich generell in einem genügenden bis guten Zustand. Erneuerungsbedarf besteht vor allem in einzelnen Anlagegattungen, unter anderem bei der Fahrbahn und beim Ingenieurbau, hauptsächlich in unserem Ostnetz. Diese Erkenntnisse flossen in die finanzielle Planung ein.

INFRASTRUKTUR UND SICHERHEIT

In der ersten vierjährigen Leistungsvereinbarung von 2013 bis 2016 steht die Erneuerung der Infrastruktur inklusive der sicherheitsrelevanten Komponenten im Vordergrund. Priorität haben zwingend notwendige Modernisierungen und Massnahmen zur Rationalisierung des Unterhalts. Erweiterungen unserer Anlagen sind nur sehr punktuell vorgesehen, in erster Linie zur Einführung der S-Bahn St. Gallen. Dabei streben wir folgende Ziele an:

- Gewährleistung des hohen Sicherheitsniveaus,
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit unseres Netzes,
- optimale Nutzung der Kapazitäten,
- Verbesserung der Interoperabilität*,
- Erhöhung der Produktivität.

Schwerpunkte

Um sicherzustellen, dass wir unsere Ziele erreichen, setzten wir in der Leistungsvereinbarung folgende Schwerpunkte:

- Erneuerung von Gleisen und Weichen (durchschnittlich 7 km/Jahr),

- Erneuerung der Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern, Entwässerungen),
- Anpassung von Bahnhöfen an die neuen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes,
- Sicherung von Bahnübergangsanlagen gemäss den Vorgaben (bis Ende 2014),
- Einbau neuer Zugsicherungsanlagen gemäss den gesetzlichen Vorgaben (ETCS).

ÜBER 60 MILLIONEN PRO JAHR

Die vierjährige Leistungsvereinbarung sieht für die SOB einen Investitionsbetrag von rund CHF 247 Mio. vor. Damit stehen uns zur Erfüllung unserer Aufgaben jährlich über CHF 60 Mio. zur Verfügung. Ergänzt werden diese mit Beiträgen aus Sonderfinanzierungen.

Die SOB wird diese Mittel effektiv, effizient und vereinbarungsgemäss einsetzen. Damit wir für diese Herausforderung gerüstet sind, passten wir 2012 unsere Organisation an und stockten die personellen Ressourcen auf. Wir sind überzeugt, dass wir für die nächsten zwei Perioden der Leistungsvereinbarung – also bis 2020 – optimal aufgestellt sind und damit der Öffentlichkeit und auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine betriebssichere Bahninfrastruktur zur Verfügung stellen können.

* *Interoperabilität: Auch andere Eisenbahnunternehmen können auf unserer Strecke verkehren, zum Beispiel die Deutsche Bahn.*



LANGFRISTIGE ANGEBOTSENTWICKLUNG

2012 erarbeitete der Kanton Schwyz seine Strategie für die langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im gesamten Kanton. In erster Linie will er den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs steigern und das Angebot weiterentwickeln.

Aktive Rolle der SOB

Für die Ausarbeitung des Gesamtkonzepts bezog der Kanton Schwyz seine Partner aus der ÖV-Branche mit ein. Er beauftragte die SOB mit der Koordination der Angebotsplanung. Für uns bedeutete dieser Auftrag eine spannende und willkommene Gelegenheit, die Zukunft des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz aktiv mitzugestalten.

PROGNOSEN FÜR 2020/2030

Mit einer Markt- und Situationsanalyse verschaffte sich die Projektgruppe zunächst einen Überblick über Struktur und Raum, Bevölkerung sowie das Verkehrsverhalten der Einwohnerschaft des Kantons Schwyz und der umliegenden Regionen. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurden in einem zweiten Schritt Prognosen für die Jahre 2020 und 2030 erstellt. Der Fokus lag dabei unter anderem auf der Entwicklung des Gesamtverkehrs, der Mobilität des Einzelnen, der Demografie und der Fahrzwecke (Berufs- und Freizeitverkehr usw.).

KONKRETE ZIELE

Die Prognosen, die strategischen Absichten des Kantons sowie die Erfahrungen der



involvierten Transportunternehmen bildeten die Basis für die Festlegung der Gestaltungs- und Wirkungsziele. In einem Zielkatalog sind unter anderem die beabsichtigte Struktur der Verkehrssysteme mit deren Aufgaben und Charakteristiken, die Erschliessung der verschiedenen Regionen, Angebotsstandards und wirtschaftliche Ziele festgehalten. Zusätzlich hat die Projektgruppe in Abstimmung mit

der Raumplanung die Hauptentwicklungsgebiete und die wichtigsten Handlungsfelder in der Zukunft definiert.

Konzepte für 2020/2030

Schliesslich erstellte die Projektgruppe für den Zeithorizont 2030 ein Zielkonzept. Es umfasst ein detailliertes Angebotskonzept

LEUNG



Rechtzeitig die Schienen legen und damit die Zukunft im öffentlichen Verkehr mitgestalten.

für den Fern- und Nahverkehr auf der Schiene sowie für sämtliche Buslinien auf Schwyzer Kantonsgebiet. Von diesem Zielkonzept leitet sich das Konzept für den Zwischenhorizont 2020 ab. Für beide



Papiere haben Fachleute die erforderlichen Infrastrukturausbauten ermittelt und die dabei entstehenden Kosten abgeschätzt.

ERSTER ERFOLG

Erfreulich ist, dass die bisherigen Ergebnisse bereits teilweise in die politischen Prozesse eingeflossen sind. Ausserdem konnten wir durch die aktive Unterstützung der Verantwortlichen des Kantons

Schwyz unsere Position als Anbieterin von ganzheitlichen ÖV-Dienstleistungen stärken.

KURZMELDUNGEN

Neuer Lokführer-Lehrgang

Die SOB braucht mehr Lokführer. Mit dem Start der S-Bahn St. Gallen im Dezember 2013 werden wir zusätzliche Fahrleistungen erbringen. Auch sind die pensionsbedingten Abgänge einiger langjähriger SOB-Lokführer zu kompensieren. Deshalb schrieben wir im Frühling 2012 einen Lokführer-Lehrgang im Raum Sargans (Rheintal/Walensee) aus.

ERSTE SOB-LOKFÜHRERIN

70 Bewerbungsdossiers gingen bei uns ein. Der Ausbildungsverbund login unterstützte uns bei der Selektion der Bewerber und bei der Durchführung des Lehrgangs. Nach einem intensiven Auswahlprozess begannen zwölf Lokführeranwärter die einjährige Ausbildung. Vier der Teilnehmenden rekrutierten wir aus unseren eigenen Reihen. Die weiteren acht – darunter auch die erste weibliche Lokführeranwärterin in der Geschichte der SOB – sind neu bei uns. So werden, nach hoffentlich erfolgreichem Prüfungsabschluss, ab Herbst 2013 eine Lokführerin und elf neue Lokführer Kat. B für den polyvalenten Einsatz auf allen Fahrzeugen für die SOB unterwegs sein.

Grossprojekt Wattwil

PARKGARAGE BEIM BAHNHOF

Am 13. Januar 2012 erfolgte der Spatenstich zur ersten Etappe in Wattwil. Nach mehrjähriger Planungszeit begann der Bau einer Tiefgarage mit 150 Parkplätzen.

Gleichzeitig erfolgt die Neugestaltung von Kantonsstrasse, Kreisel und Bahnhofplatz. Die Bauherrschaft für die Garage obliegt der Parking Wattwil AG, die nach der Fertigstellung den Betrieb und den Unterhalt übernehmen wird. Neben der SOB sind die Gemeinde Wattwil, die Migros und die Clientis Bank Toggenburg an der Aktiengesellschaft beteiligt.

Rechtzeitig zum Start des Clusters Anfang Juli 2012 war der erste Teil der Tiefgarage bereits im Rohbau fertiggestellt. So konnten wir die provisorische Bushaltestelle für den Bahnersatz während der Sperre optimal platzieren. Diese war nämlich auf dem Dach der Tiefgarage geplant. Einen weiteren Meilenstein erreichten wir am 22. November 2012. Pünktlich zu Beginn des Weihnachtsgeschäfts konnten die ersten 100 Parkplätze in Betrieb genommen werden. Die Fertigstellung der übrigen 50 Parkplätze und des neuen Infrastrukturgebäudes mit Velounterstand sind auf April 2013 geplant.

ENTWICKLUNG AREAL SÜD

Ebenfalls im Januar 2012 lancierten wir einen Projektwettbewerb für die Gebietsentwicklung des südlichen Bahnhofareals. Angedacht ist eine Wohn- und Geschäftsüberbauung, die in Etappen umsetzbar ist. Gesucht war eine wirtschaftlich und funktional überzeugende sowie architektonisch und städtebaulich ansprechende Lösung.

Insgesamt 68 Architekturbüros aus ganz Europa bewarben sich für den Grossauftrag. Die Jury – bestehend aus drei Sachpreis- (Bauherrschaft) und vier

Fachpreisrichtern (Architekten) – wählte 15 Bewerber für die weitere Teilnahme aus. Nach mehreren Bewertungsrunden war das Teilnehmerfeld auf sechs Projekte reduziert, die wir im September 2012 detailliert begutachteten. Zwei dieser Projekte wurden im Rahmen einer anonymen Bereinigungsstufe auf Basis von Empfehlungen des Preisgerichts überarbeitet. Am 29. Januar 2013 fiel der Entscheid: Das Rennen machte das Projekt «Corso» der Zürcher Architekturgemeinschaft Ana Sofia Gonçalves und Stephan Hausheer.

Bahnhof feiert Geburtstag

Wie schnell doch die Zeit vergeht: 2012 feierte das Bahnhofsgebäude in Wittenbach seinen 35. Geburtstag. Als Geschenk erhielt es zwischen April und August eine Verjüngungskur.

NEUN WOHNUNGEN TOTALSANIERT

Wir sanierten alle neun Wohnungen im Gebäude. Dabei ersetzten wir sämtliche haustechnischen Anlagen und erneuerten Küchen und Bäder. Zudem erhielten Wände und Decken einen frischen Anstrich, und wo nötig wurden auch die Bodenbeläge erneuert.

Dass die Wohnungen während der Sanierungsarbeiten grösstenteils bewohnt waren, erforderte Planungsgeschick. Als Ausweichmöglichkeit dienten den Mietern während der Renovationsphase drei 1½-Zimmer-Wohnungen, die dazu un- vermietet blieben.

Mit laufenden Modernisierungen und Erneuerungen bleibt die SOB in allen Bereichen am Ball.

NEUE GEBÄUDEFASSADE

Gleichzeitig erfuhr die Fassade eine Auffrischung. Die Brüstungselemente der Balkone und Terrassen sowie der Lift entsprechen nun wieder den aktuellen Sicherheitsnormen. Darüber hinaus bauten wir neue, hoch isolierende Fenster und Wohnungstüren ein, ersetzten die Rollläden und unterzogen das Flachdach einer energetischen Totalsanierung. Auf Wunsch und mithilfe der Gemeinde Wittenbach installierten wir zudem wieder die grosse Bahnhofsuhr.

Wir freuen uns, dass wir die umfangreichen Arbeiten planungsgemäss und unfallfrei durchführen konnten. Das verjüngte Bahnhofsgebäude erstrahlt in neuem Glanz und bietet attraktiven, zeitgemässen Wohnraum. Die für den Umbau freigehaltenen Wohnungen sind bereits wieder vermietet.

Modernes Rechenzentrum

Ohne entsprechende ICT-Systeme den Bahnbetrieb zu gewährleisten, ist heutzutage undenkbar. Dabei sind nicht nur die aktuellen Anforderungen zu erfüllen; es gilt auch, in die Zukunft zu blicken. Damit wichtige Systeme möglichst unterbrechungsfrei verfügbar sind, bauen wir diese redundant und an zwei geografisch getrennten Standorten auf.

ERHÖHTE SICHERHEIT

2012 bereiteten wir unser Rechenzentrum auf diesen Ausbau vor und setzten die



Ein hoher Sicherheitsstandard und vorausschauende Planung gehören für uns zum Alltag.

ersten Anpassungen um. Dabei steigerten wir auch die physische Sicherheit unseres Rechenzentrums. Neben der bereits vorhandenen Rauch-Früherkennungsanlage schützt nun zusätzlich ein

modernes aktives Gaslöschsystem zusammen mit einem Rauchgas-Analysesystem unsere Daten.

So verhindern wir im Ernstfall die Zerstörung von wichtigen Anlagenteilen, Servern und Kommunikationseinrichtungen und minimieren das Ausfallrisiko.

CORPORATE GOVERNANCE

Verwaltungsrat



Bruno P. Melnik

dipl. Ingenieur
ETH+HTL, BBA,
Geschäftsführer
Fomaco GmbH
von 2001 bis 31. De-
zember 2012 im VR
Präsident des VR bis
31. Dezember 2012
Mandate mit Bezug
zum öffentlichen
Verkehr:
Delegierter des VR
der Corvatsch AG
VR-Präsident
der AG Luftseilbahn
Corviglia-Piz Nair



Willi Haag

Grundbuchverwalter
dipl. Immobilien-
treuhänder
seit 2008 im VR
Vizepräsident des VR
Präsident des VR
ab 1. Januar 2013
Delegierter Vorsorge-
kommission
seit 2000 Regie-
rungsrat des
Kantons St. Gallen,
Vorsteher des Bau-
departements



Karl-Andreas Schuler

lic. iur., Rechtsanwalt
seit 2001 im VR
seit 2010 im Finanz-
und Prüfungsaus-
schuss des VR, seit
2011 Präsident
Delegierter Vorsorge-
kommission
a. Direktor Schwyzer
Kantonalbank



Andreas Barraud

Fachmann Be-
triebswirtschaft,
Organisation und
Kommunikation
seit 2010 im VR
seit 2008 Regie-
rungsrat des
Kantons Schwyz,
Vorsteher des Um-
weltdepartements



Fredy Brunner

dipl. Architekt ETH
seit 2005 im VR
seit 2005 Stadtrat
der Stadt St. Gallen
Mandate mit Bezug
zum öffentlichen
Verkehr:
verantwortlich für
Verkehrsbetriebe
St. Gallen
VR der Appenzeller
Bahnen



Hans Flury

Betriebsökonom HWW
seit 2010 im VR
seit 2010 im Finanz-
und Prüfungsaus-
schuss des VR
Stiftungsratspräsi-
dent der Sammelstif-
tung Symova



Piergiorgio Giuliani

lic. iur. HSG, Rechts-
anwalt und Notar
seit 2011 im VR
seit 2011 im Finanz-
und Prüfungsaus-
schuss des VR

Stand 31. Dezember 2012

GENERALVERSAMMLUNG

Die Generalversammlung ist das oberste Organ der Gesellschaft. Die Befugnisse der Generalversammlung sind in Artikel 9 der Statuten vom 17. Dezember 2001 geregelt. Durchgeführt wird die ordentliche Generalversammlung einmal im Jahr, und zwar innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung des jeweiligen Geschäftsjahrs. Sie wird spätestens 20 Tage vor der Versammlung durch einen Brief an die im Aktienbuch eingetragenen Aktionäre einberufen. Die Einberufung einer Generalversammlung kann auch von einem oder mehreren Aktionären, die zusammen wenigstens 10% des Aktienkapitals vertreten, unter

Angabe des Verhandlungsgegenstands und der Anträge schriftlich verlangt werden.

Statuten sowie Geschäftsberichte der Gesellschaft können an deren Sitz am Bahnhofplatz 1a, 9000 St. Gallen, bezogen oder unter www.sob.ch heruntergeladen werden.

VERWALTUNGSRAT

Der Verwaltungsrat besteht gemäss Statuten aus fünf bis neun Mitgliedern. Der Verwaltungsrat konstituiert sich selbst. Seine Mitglieder werden für eine Amtsdauer von drei Jahren gewählt. Eine Wiederwahl ist möglich.

Dem Verwaltungsrat obliegen die oberste Leitung der Gesellschaft und die

Überwachung der Geschäftsführung. Er vertritt die Gesellschaft nach aussen, bestimmt die Art der Zeichnungsberechtigung und besorgt alle Angelegenheiten, die nicht nach Gesetz, Statuten oder Reglement einem anderen Organ übertragen sind. Die unmittelbare Führung seiner Geschäfte hat der Verwaltungsrat, gestützt auf die Statuten und gemäss Organisationsreglement, an die Geschäftsleitung delegiert. Die Sitzungen des Verwaltungsrats finden statt, sooft es die Geschäfte erfordern, mindestens aber vier Mal im Jahr. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung nimmt mit beratender Stimme an den Sitzungen teil. Der Verwaltungsrat tagte im Berichtsjahr insgesamt sechs Mal.

Geschäftsleitung



Toni Oberholzer

Baumeister,
Geschäftsführer
und VR-Präsident
Oberholzer AG
seit 1997 im VR
(ehemals BT)



Thomas Küchler

dipl. Bauingenieur
FH/SIA Eur Ing
Vorsitzender der GL
seit 2010 bei der SOB
Mandate mit Bezug
zum öffentlichen
Verkehr:
seit 2009 im Vor-
stand des VSS
seit 2010 im Vor-
stand des VöV
seit 2010 im Verwal-
tungsrat des BLWE



Markus Barth

dipl. Bauingenieur
ETH
Leiter Infrastruktur
seit 2010 bei der
SOB
Mandate mit Bezug
zum öffentlichen
Verkehr:
Mitglied der Projekt-
oberleitung RTE im
VöV



Bruno Baumgartner

Betriebsdisponent
Informatiker, eidg. FA
Leiter Immobilien-ICT
seit 2002 bei der
SOB
Mandate mit Bezug
zum öffentlichen
Verkehr:
Mitglied der Kom-
mission Informatik
(KIT) VöV
seit 2011 im VR der
Parking Wattwil AG



Heinrich Güttinger

Betriebsdisponent
Leiter Verkehr
seit 1973 bei der
SOB (ehemals BT)
Mandate mit Bezug
zum öffentlichen
Verkehr:
Mitglied der Kom-
mission Güterverkehr
und der Fachgruppe
Betrieb (VöV)
seit 2007 Geschäfts-
führer BLWE



Frank Kirberg

Diplomkaufmann
Steuerberater
Leiter Finanzen-HR
seit 2011 bei der
SOB
Mitglied im
Stiftungsrat der
Sammelstiftung
Symova



Roland Kressbach

Betriebsingenieur STV,
NDU KMU HSG
Leiter Support
seit 2011 bei der
SOB

GESCHÄFTSLEITUNG

Die Geschäftsleitung besteht aus sechs Mitgliedern, die sich in der Regel alle zwei Wochen treffen. Unter der Führung des Vorsitzenden ist sie verantwortlich für die gesamte Geschäftsführung, soweit diese nicht dem Verwaltungsrat vorbehalten ist.

REVISIONSSTELLE

Für das Geschäftsjahr 2012 wurde PricewaterhouseCoopers AG als Revisionsstelle gewählt. Die Amtsdauer beträgt ein Jahr.

AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE

Das Aktienkapital besteht aus 8'925'000 Namensaktien à CHF 1.–.

Aufteilung

Bund:	35,83%
Kantone:	SG 19,17%; SZ 5,79%; ZH 3,81%; TG 1,80%; AR 0,87%
Gemeinden und Bezirke:	17,58%
Privataktionäre:	15,15%

BESCHRÄNKUNG DER ÜBERTRAGBARKEIT DER NAMENSAKTIEN

Gemäss Artikel 6 der Statuten dürfen Namensaktien nur mit Zustimmung des Verwaltungsrats der Gesellschaft übertragen werden. Der Verwaltungsrat kann das Gesuch aus den in den Statuten genannten wichtigen Gründen ablehnen.

INFORMATION UND KONTAKTE

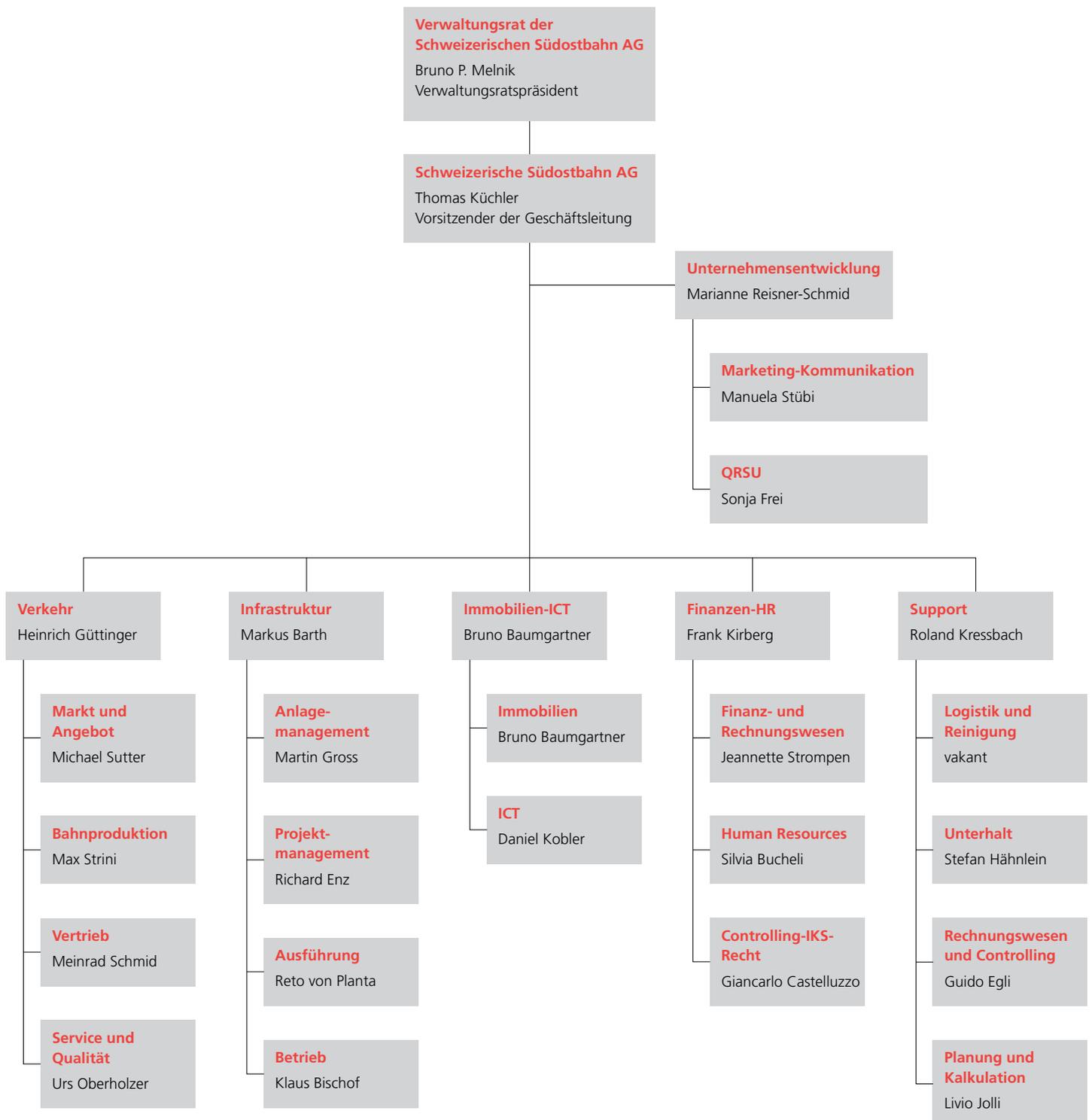
Für Aktionäre relevante Informationen werden im jährlichen Geschäftsbericht und anlässlich der Generalversammlung vermittelt. Aktuelle Informationen werden auf der Website www.sob.ch veröffentlicht.

Fragen zum Aktionariat richten Sie bitte an: info@sob.ch; für Medienanfragen kontaktieren Sie bitte medienstelle@sob.ch; Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a, 9000 St. Gallen
Tel. 071 228 23 23, Fax 071 228 23 33
info@sob.ch, www.sob.ch



ORGANIGRAMM

Stand 31. Dezember 2012





VERKEHRSLAISTUNGEN UND VERKEHRSERTRÄGE 2012

Reiseverkehr	Personen			Personenkilometer		Erträge				km/ Pers.*
	Kl.	Anzahl	%	Total-Pkm	%	Totalertrag	%	Fr./Pers.	Rp./Pkm	
1. Total Fahrausweise		13'173'143	100,00	201'815'085	100,00	35'646'349	100,00	2.71	17,66	15,32
	2.	12'229'276	93,00	184'026'182	91,00	30'732'454	86,00	2.51	16,70	15,05
	1.	943'868	7,00	17'788'903	9,00	4'913'895	14,00	5.21	27,62	18,85
1.1 Total Einzelreisende		1'460'094	11,00	29'212'188	14,00	6'418'941	18,00	4.40	21,97	20,01
	2.	1'377'545		27'293'597		5'786'671		4.20	21,20	19,81
	1.	82'549		1'918'591		632'270		7.66	32,95	23,24
1.2 Total Pauschalreisende		4'878'927	37,00	92'367'414	46,00	16'743'125	47,00	3.43	18,13	18,93
	2.	4'143'436		78'038'008		12'725'204		3.07	16,31	18,83
	1.	735'491		14'329'406		4'017'921		5.46	28,04	19,48
1.3 Total Verbände		6'834'122	52,00	80'235'483	40,00	12'484'282	35,00	1.83	15,56	11,74
(Ostwind, ZVV, Z-Pass, Schwyz, Zug)	2.	6'708'295		78'694'577		12'220'579		1.83	15,53	11,73
	1.	125'827		1'540'906		263'703		2.10	17,11	12,25
2. Erlösminderungen						-2'244'053				
3. Extrazüge						10'270				
4. Gepäckverkehr						189'906				
Total Reiseverkehr						33'602'472				
Verkehrsleistungen für Dritte						2'115'142				

* 1 Person hat im Mittel zurückgelegt

ABSCHLUSS 2012

Wir blicken auf ein anspruchsvolles und erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 zurück. Der Unternehmensgewinn belief sich auf

CHF 24'590'565.77. Das wirtschaftliche Umfeld, der Spardruck im öffentlichen Verkehr und zahlreiche Projekte forderten

die einzelnen Unternehmensbereiche stark heraus. Wir erzielten folgende nach Sparten aufgeteilte Ergebnisse:

	Total SOB	Infrastruktur	Sparte Verkehr	NAB*
Betriebsergebnis	386'373.63	2'385'740.03	-1'986'839.40	-12'527.00
ausserordentliches Ergebnis	24'204'192.14	2'729'665.44	-8'902'336.20	30'376'862.90
Unternehmensergebnis	24'590'565.77	5'115'405.47	-10'889'175.60	30'364'335.90
Zuweisung an spezialgesetzliche Reserven	5'773'770.13	-5'115'405.47	10'889'175.60	-
Jahresgewinn nach Zuweisung an spezialgesetzliche Reserven	30'364'335.90			30'364'335.90
Verlustvortrag 2011	-11'459'046.07			-11'459'046.07
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	18'905'289.83			18'905'289.83
Zuweisung an freie Reserven	18'905'289.83			

* Nicht abgeltungsberechtigter Bereich

Der hohe Unternehmensgewinn von CHF 24'590'565.77 führt nach Zuweisung an die spezialgesetzlichen Reserven und nach Abzug des vorjährigen Verlustvortrags von CHF -11'459'046.07 zu einem Bilanzgewinn von CHF 18'905'289.83.

Dieser Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung soll an die freien Reserven zugewiesen werden, damit das Eigenkapital der Schweizerischen Südostbahn AG wieder nachhaltig gestärkt wird.

ERFOLGSRECHNUNG

Im Geschäftsjahr 2012 betrug der Ertragszuwachs 10,35% gegenüber dem Vorjahr. Die Kosten entwickelten sich proportional.

AUFWAND

2012 beschäftigte die Südostbahn insgesamt 519 (Vorjahr: 503) Personen. Dies entspricht einer Vollzeitbeschäftigung von 494,5 Stellen (Vorjahr: 476,5 Stellen). Der Personalaufwand liegt wegen dieses höheren Beschäftigungsgrades über dem Vorjahresniveau. Es handelt sich um planmässigen Aufbau im Zusammenhang mit der Eröffnung der S-Bahn St. Gallen.

Der Sachaufwand liegt ebenfalls über dem Wert von 2011. Die Steigerung ist auf verschiedene – teils gegenläufige – Effekte zurückzuführen. Die Erhöhung wurde im Wesentlichen durch Aufwand für Material und Fremdleistungen für den Unterhalt und Aufträge Dritter im Zusammenhang mit Fahrzeugen, ICT und übrigen Mobilien verursacht.

Durch die hohe Investitionstätigkeit in den vergangenen Jahren und Bereinigungen im Anlagevermögen stiegen die Abschreibungen wie im Vorjahr erneut an. Zusätzlich nahmen wir beim Rollmaterial ausserordentliche Abschreibungen in der Höhe von CHF 4.3 Mio. vor, welche die Besteller durch Sonderabgeltungen kompensierten.

Die Kapitalkosten sanken, da die Zinsen aufgrund der Amortisation des Leasing beim FLIRT I planmässig zurückgehen.

ERTRAG

In der Berichtsperiode beförderte die Südostbahn 13 Mio. Reisende. Der Verkehrsertrag sank gegenüber dem Vorjahr um 3,59% und betrug CHF 37.794 Mio.

(Vorjahr: CHF 39.203 Mio.). Die Einnahmen im Reiseverkehr beziffern sich auf CHF 33.602 Mio. (Vorjahr: CHF 34.578 Mio.). Der Rückgang ist auf Einmaleffekte durch eine rückwirkende Änderung des Verteilschlüssels aus dem Tarifverbund Ostwind und eine veränderte Einnahmenverteilung bei den GA-Einnahmen für 2012 zurückzuführen.

Bei den Verkehrsleistungen für Dritte erbringen wir im Wesentlichen Leistungen als Unterakkordant gegenüber den SBB. Da die Wirtschaftslage im Geschäftsjahr 2012 weiterhin angespannt blieb, kauften die SBB weniger Fremdleistung ein. Unsere Verkehrsleistungen von CHF 2.115 Mio. fielen deshalb wiederum 25% tiefer aus als im Vorjahr (CHF 2.828 Mio.), als er bereits um knapp 20% gesunken war. Das Geschäftsfeld wird zurzeit vom Geschäftsbereich Verkehr geprüft. Beide Rückgänge konnten nicht durch die Mehrerträge für Infrastrukturbenützung durch Dritte kompensiert werden.

Im Geschäftsjahr 2012 lag unser Mittelbedarf für den Ausgleich der ungedeckten Kosten in den Sparten Infrastruktur und Verkehr bei CHF 75.602 Mio. (Vorjahr: CHF 66.261 Mio.). Diesen Betrag vereinbarten wir mit dem Bund und den Bestellerkantonen im Voraus. Im Abgeltungsbetrag sind unverändert zum Vorjahr die gegenüber Bund und Kantonen zurückbezahlten Darlehen aus Fahrzeugfinanzierungen über einen Betrag von CHF 5.313 Mio. enthalten.

Die übrigen Betriebserträge stiegen gegenüber dem Vorjahr. Auch hier gab es gegenläufige Effekte. Jedoch konnten wir

dieses Jahr mit CHF 9.882 Mio. deutlich höhere Eigenleistungen produzieren (Vorjahr: CHF 4.413 Mio.), vor allem für die Anlagerechnung.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

Das ausserordentliche Ergebnis schliesst im Geschäftsjahr 2012 mit einem sehr hohen Gewinn von CHF 24.204 Mio. ab (Vorjahr Verlust: CHF –18.507 Mio.). Das Ergebnis entstand hauptsächlich durch den Ertrag aus dem Verzicht auf Rückzahlung bedingt rückzahlbarer Darlehen der Eigner Bund und Kantone über CHF 34.050 Mio. Dieser stand im Zusammenhang mit der Sanierung der Pensionskasse und damit der Bilanz der Südostbahn durch die Aktionäre. Zusätzliche Sanierungsbeiträge an das Vorsorgewerk haben das ausserordentliche Ergebnis ebenfalls belastet. Einen einmaligen Aufwand in Höhe von CHF 8.871 Mio. im ausserordentlichen Ergebnis verursachten die in den Vorjahren unterlassenen Abgrenzungen bezüglich der Erträge aus Pauschal-fahrausweisen.

BILANZ

Am Ende des Geschäftsjahrs 2012 betrug die Bilanzsumme CHF 707.837 Mio. Sie stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 56.991 Mio. an.

AKTIVEN

Der Buchwert der Anlagenrechnung erhöhte sich um CHF 53.248 Mio. auf CHF 512.505 Mio. Auch im Geschäftsjahr 2012 stellten wir diverse Objekte fertig

und überführten diese von den unvollendeten Objekten in die Anlagenrechnung.

Die Mittel im Bereich der Infrastruktur verwendeten wir hauptsächlich für die Substanzerhaltung von Strecken, Tunneln, Brücken und Stützmauern. Dies vor allem im Rahmen des Cluster 2012. Im Bereich des Rollmaterials setzen wir sie für weitere Anzahlungen zur Beschaffung der FLIRT II ein.

Beim immateriellen Anlagevermögen handelt es sich um das letzte Drittel der 2010 aktivierten Ausbildungskosten bei der Personalkategorie Lokführer. Die Finanzanlagen betreffen die Beteiligung der Südostbahn an der Parking Wattwil AG.

Das Umlaufvermögen exklusive Spezialkonti gemäss EBG Art. 56 Infra und AlpTransit betrug per 31. Dezember 2012 CHF 68.393 Mio.; gegenüber dem Vorjahr stieg es um CHF 744 Mio. Die Zunahme bezieht sich auf die Forderungen gegenüber Verkehrsunternehmen und der eidgenössischen Steuerverwaltung, die Lager-vorräte und die übrigen Aktiven, wogegen die Barbestände, Postcheck- und Bankguthaben zurückgingen.

PASSIVEN

Unser Eigenkapital konnte per 31. Dezember 2012 auf CHF 48.470 Mio. aufgebaut werden (Vorjahr CHF 23.876 Mio.) und veränderte sich um das positive Unternehmensergebnis.

Das Finanzierungsleasing FLIRT I und das Darlehen zur Sanierung der Pensionskasse aus dem Jahr 2010 wurden 2012 planmässig getilgt.



Die langfristigen Rückstellungen dienen im Wesentlichen zur Abdeckung der noch bestehenden Deckungslücke im Vorsorgewerk der Schweizerischen Südostbahn AG. Darüber hinaus deckt die Rückstellung die Risiken aus der Absenkung des technischen Zinssatzes in ausreichendem Masse ab. Die Kreditoren stiegen aufgrund des Cluster 2012 massiv an. Die kurzfristigen Rückstellungen gingen vor allem wegen der Einzahlung zur Erreichung des Sanierungsschrittes 2011 per 30. Juni 2012 deutlich zurück. Diesmal

konnten die CHF 5.120 Mio. aus der Liquidität eingezahlt werden. Die kurzfristigen Rückstellungen beruhen auf Ereignissen in der Vergangenheit und lassen einen Mittelabfluss in der Zukunft erwarten.

Das Fremdkapital betrug per 31. Dezember 2012 CHF 270.852 Mio. und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr aus den erwähnten Gründen um CHF 57.943 Mio.

Die Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand beliefen sich per 31. Dezember 2012 auf CHF 388.515 Mio. Im Bereich

der Sparte Verkehr erhielten wir bisher Darlehen in der Höhe von CHF 46.023 Mio. und im Bereich der Sparte Infrastruktur in der Höhe von CHF 342.492 Mio. Im Gegenzug bezahlten wir im Geschäftsjahr 2012 CHF 5.313 Mio. Darlehen nach EBG Art. 56 zurück.

Die bedingt rückzahlbaren Darlehen nach EBG Art. 56 sanken gegenüber dem Vorjahr um CHF 32.333 Mio. Dies wegen des Forderungsverzichtes unserer Eigner Bund und Kantone zur Sanierung der Bilanz.



CFF1
PLAJS
VG 2

CFF1
PLAJS
VG 2

25

10400

BILANZ

per 31. Dezember 2012 und Vorjahr

Aktiven

		2011	2012	Differenz	%
Total	CHF	650'845'664	707'836'912	56'991'248	+8,76
Anlagevermögen	CHF	576'294'339	623'761'889	47'467'550	+8,24%
Buchwert Anlagenrechnung	CHF	459'257'407	512'505'096	53'247'689	+11,59%
<i>Anlagenrechnung</i>	CHF	851'925'102	937'937'675	86'012'573	+10,10%
<i>Abschreibungsrechnung</i>	CHF	-392'667'695	-425'432'579	-32'764'884	+8,34%
Unvollendete Objekte	CHF	111'063'497	106'274'296	-4'789'201	-4,31%
Ersatzstücke Fahrzeuge	CHF	5'229'634	4'224'696	-1'004'938	-19,22%
Finanzanlagen	CHF	500'001	641'001	141'000	+28,20%
Immaterielle Anlagen	CHF	243'800	116'800	-127'000	-52,09%
Umlaufvermögen	CHF	67'648'352	68'392'834	744'482	+1,10%
Barbestände, Postcheck- und Bankguthaben	CHF	54'319'205	52'187'191	-2'132'014	-3,92%
Forderungen	CHF	5'990'094	7'256'498	1'266'404	+21,14%
Wertschriften und Darlehen	CHF	10'028	28	-10'000	-99,72%
Lagervorräte	CHF	6'683'487	8'391'216	1'707'729	+25,55%
Übrige Aktiven	CHF	645'538	557'901	-87'637	-13,58%
Banken Spezialkonti EBG Art. 56/AlpTransit	CHF	6'902'973	15'682'188	8'779'215	+127,18%

Passiven

		2011	2012	Differenz	%
Total	CHF	650'845'664	707'836'912	56'991'248	+8,76%
Eigenkapital	CHF	23'875'539	48'470'089	24'594'550	+103,01%
Aktienkapital	CHF	8'925'000	8'925'000	0	+0,00%
Allgemeine Reserve (OR Art. 671/EBG Art. 65)	CHF	10'000	10'000	0	+0,00%
Gesetzliche Reserven für eigene Aktien (OR Art. 659a)	CHF	14'911	13'998	-913	-6,12%
Reserve aus Kapitaleinlagen	CHF	19'112'431	19'112'431	0	+0,00%
Gesetzliche Reserven, EBG Art. 67	CHF	4'152'703	1'220'752	-2'931'951	-70,60%
Gesetzliche Reserven, PBG Art. 36	CHF	1'629'991	0	-1'629'991	-100,00%
Rücklagen EBG Art. 56/AlpTransit	CHF	6'051'492	6'055'476	3'984	+0,07%
Freie Reserven	CHF	2'105'693	913	-2'104'780	-99,96%
Bilanzgewinn/Bilanzverlust	CHF	-18'126'681	13'131'520	31'258'201	-172,44%
Fremdkapital	CHF	212'908'490	270'851'625	57'943'135	+27,22%
Langfristige Verbindlichkeiten	CHF	180'872'380	219'829'847	38'957'467	+21,54%
<i>Darlehen Kanton St. Gallen</i>	CHF	13'500'000	13'400'000	-100'000	-0,74%
<i>Elektrifikationsdarlehen SOB</i>	CHF	1'948'746	231'530	-1'717'216	-88,12%
<i>Kassascheine</i>	CHF	54'500'000	100'500'000	46'000'000	+84,40%
<i>Finanzierungsleasing FLIRT</i>	CHF	69'838'015	65'964'263	-3'873'752	-5,55%
<i>Darlehen</i>	CHF	9'900'000	8'800'000	-1'100'000	-11,11%
<i>Rückstellungen</i>	CHF	31'185'619	30'934'053	-251'566	-0,81%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	CHF	32'036'110	51'021'779	18'985'668	+59,26%
<i>Kreditoren</i>	CHF	16'499'849	31'001'227	14'501'377	+87,89%
<i>Rückstellungen</i>	CHF	13'078'720	8'375'818	-4'702'902	-35,96%
<i>Übrige Passiven</i>	CHF	2'457'541	11'644'733	9'187'193	+373,84%
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand	CHF	414'061'635	388'515'198	-25'546'437	-6,17%
Rückzahlbare Darlehen EBG Art. 56	CHF	51'294'248	45'981'198	-5'313'050	-10,36%
Bedingt rückzahlbare Darlehen EBG Art. 56	CHF	325'309'700	319'981'334	-5'328'366	-1,64%
<i>Bedingt rückzahlbare Darlehen bis 8. RK (inkl. Restmittel 8. RK)</i>	CHF	184'455'871	152'122'904	-32'332'967	-17,53%
<i>Bedingt rückzahlbare Darlehen 9. RK</i>	CHF	115'346'230	115'346'230	0	0,00%
<i>Bedingt rückzahlbare Darlehen 10. RK</i>	CHF	25'507'599	52'345'533	26'837'934	+105,22%
<i>Bedingt rückzahlbare Darlehen BehiG</i>	CHF	0	166'667	166'667	
Beiträge BehiG à fonds perdu	CHF	685'000	0	-685'000	-100,00%
Beiträge Mifinanzierung Schachen West	CHF	6'500'000	6'500'000	0	0,00%
Beiträge FinöV	CHF	0	14'400'000	14'400'000	
Beiträge à fonds perdu HGV	CHF	65'000	202'652	137'652	+211,77%
Beiträge à fonds perdu AlpTransit	CHF	30'207'687	1'450'014	-28'757'673	-95,20%

ERFOLGSRECHNUNG

2012 und Vorjahr

Aufwand

		2011	2012	Differenz	%
Total	CHF	127'890'299	141'125'919	13'235'620	+10,35%
Personalaufwand	CHF	53'051'500	53'905'660	854'160	+1,61%
Löhne	CHF	41'986'146	43'050'568	1'064'421	+2,54%
Zulagen, Nebenbezüge, Dienstkleider	CHF	4'409'396	4'861'683	452'287	+10,26%
Sozialaufwand	CHF	7'543'031	6'288'692	-1'254'339	-16,63%
Abgrenzung Personalkosten	CHF	-887'073	-295'283	591'790	-66,71%
Sachaufwand	CHF	38'340'464	41'140'724	2'800'260	+7,30%
Allgemeine Aufwendungen	CHF	6'576'057	6'480'985	-95'072	-1,45%
Verkehrswerbung/Verkaufsförderung	CHF	663'208	684'289	21'081	+3,18%
Versicherungen und Schadenersatz	CHF	1'049'496	771'865	-277'632	-26,45%
Betriebsbesorgungen durch Dritte	CHF	14'499'018	14'678'948	179'930	+1,24%
Pacht und Miete	CHF	627'104	247'847	-379'258	-60,48%
Energie und Verbrauchsstoffe	CHF	4'433'184	4'740'546	307'363	+6,93%
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt	CHF	10'492'397	13'536'245	3'043'848	+29,01%
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	CHF	1'622'962	3'203'011	1'580'049	+97,36%
Abschreibungen	CHF	31'247'130	39'517'658	8'270'528	+26,47%
Kapitalkosten	CHF	3'262'401	2'972'493	-289'907	-8,89%
Betriebsergebnis	CHF	365'842	386'374	20'531	5,61%

Ertrag

		2011	2012	Differenz	%
Total	CHF	127'890'299	141'125'919	13'235'620	+10,35%
Verkehrsertrag	CHF	39'202'977	37'794'422	-1'408'554	-3,59%
Reiseverkehr	CHF	34'577'778	33'602'472	-975'305	-2,82%
Verkehrsleistungen für Dritte	CHF	2'827'938	2'115'142	-712'796	-25,21%
Infrastrukturbenützung durch Dritte	CHF	1'797'261	2'076'807	279'547	+15,55%
Abgeltung für Verkehrsleistungen und Infrastruktur	CHF	66'260'985	75'602'356	9'341'371	+14,10%
Abgeltung für Verkehrsleistungen und Infrastruktur netto	CHF	60'947'935	70'289'306	9'341'371	+15,33%
Amortisation rückzahlbare Darlehen EBG Art. 56	CHF	5'313'050	5'313'050	0	0,00%
Übrige Betriebserträge	CHF	22'426'337	27'729'141	5'302'803	+23,65%
Betriebsbesorgungen und Fahrdienstleistungen für Dritte	CHF	7'552'651	7'292'720	-259'931	-3,44%
Pacht und Miete	CHF	3'070'236	3'072'935	2'699	+0,09%
Leistungen für Transportunternehmen und Dritte	CHF	3'239'757	3'817'474	577'716	+17,83%
Eigenleistungen für die Anlagerechnung	CHF	4'412'774	9'881'538	5'468'764	+123,93%
Ertrag aus Umlaufvermögen	CHF	120'262	106'999	-13'263	-11,03%
Übrige Erträge	CHF	4'030'657	3'557'475	-473'183	-11,74%

Ausserordentliches Ergebnis

		2011	2012	Differenz
Betriebsergebnis		365'842	386'374	20'531
Ausserordentlicher Aufwand	CHF	-20'737'341	-44'714'812	-23'977'472
Verrechnung nicht aktivierbare Kosten				
EBG Art. 56/AlpTransit/BehiG	CHF	-360'000	-31'076'006	-30'716'006
Nicht periodische Aufwände und Rückstellungen	CHF	-436'341	-9'365'486	-8'929'146
Zuweisung an Rückstellung Personalvorsorge	CHF	-19'941'000	0	-19'941'000
Sanierungsbeiträge	CHF	0	-4'273'320	-4'273'320
Ausserordentlicher Ertrag	CHF	2'234'497	68'922'989	+66'688'491
Erlöse aus Anlagenabgängen	CHF	150'116	209'369	+59'253
Verrechnung À-fonds-perdu-Beiträge				
EBG Art. 56/AlpTransit/BehiG	CHF	360'000	31'076'006	+30'716'006
Zinserträge aus Umlaufvermögen EBG Art. 56/AlpTransit	CHF	4'364	3'984	-380
Übriger ausserordentlicher Ertrag	CHF	1'720'017	2'583'447	+863'430
Aufwertung Liegenschaft Wädenswil	CHF	0	1'000'000	+1'000'000
Darlehensverzicht Aktionäre zur Sanierung der Pensionskasse	CHF	0	34'050'183	+34'050'183
Veränderung von Reserven und Rücklagen				
EBG Art. 56/AlpTransit	CHF	-4'364	-3'984	+380
Ausserordentliches Ergebnis	CHF	-18'507'207	24'204'192	+42'711'399
Unternehmensergebnis	CHF	-18'141'365	24'590'566	+42'731'931



ANHANG

Verpfändungen, Verbindlichkeiten, Versicherungen, Aktien

		2011	2012
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen, Pfandbestellungen			
Verpfändung von Anlagen, Zubehör und Betriebsmaterial im Sinne von Art. 9 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen zur Sicherstellung folgender Darlehen:			
<i>Darlehen im 1. und 2. Rang des Kantons St. Gallen an die ehemalige Bodensee-Toggenburg-Bahn</i>	CHF	13'500'000.00	13'400'000.00
<i>Elektrifikationsdarlehen von Bund, den Kantonen Schwyz, Zürich, St. Gallen sowie der Stadt Rapperswil-Jona von 1937 an die ehemalige Schweizerische Südostbahn AG</i>	CHF	1'948'745.90	231'530.10
Gewährleistungsgarantie gegenüber St. Galler Kantonalbank aufgrund des Teilnahmevertrags mit der Stiftung gesetzlicher Garantiefonds der Schweizer Reisebranche	CHF	50'000.00	50'000.00
Brandversicherungswerte			
der Anlagen, Fahrzeuge und Mobilien am Jahresende	CHF	615'000'000.00	645'000'000.00
Haft- und Sachversicherungen – versicherte Summen (in Klammer Selbstbehalt)			
Anlage- und Betriebsrisiko (CHF 20'000.–)	CHF	100'000'000.00	100'000'000.00
Organhaft, Drittmandate (kein Selbstbehalt)	CHF	15'000'000.00	15'000'000.00
Reisevermittler (CHF 100.–)	CHF	10'000'000.00	10'000'000.00
Feuer (CHF 100'000.–)	CHF	100'000'000.00	100'000'000.00
Elementar (max. CHF 50'000.–):			
<i>Rollmaterial, Waren/Einrichtungen</i>	CHF	50'000'000.00	50'000'000.00
<i>Gebäude (Kt. SZ)</i>	CHF	25'000'000.00	25'000'000.00
<i>Betriebsunterbruch</i>	CHF	20'000'000.00	20'000'000.00
Erdbeben (mind. CHF 100'000.–):			
<i>Rollmaterial, Waren/Einrichtungen, Betriebsunterbruch</i>	CHF	0.00	50'000'000.00
Kollision, Entgleisung (CHF 100'000.–):			
<i>Rollmaterial</i>	CHF	20'000'000.00	20'000'000.00
<i>Betriebsunterbrechnung</i>	CHF	2'000'000.00	2'000'000.00
EDV, Maschinen, übrige Schäden (CHF 100'000.–)	CHF	100'000'000.00	100'000'000.00
Angaben zu Anleiheobligationen			
3,375% Kassaschein SOB 2005–2030 (1. April)	CHF	10'000'000.00	10'000'000.00
2,60% Kassaschein SOB 2010–2020 (30. April)	CHF	18'500'000.00	18'500'000.00
2,375% Kassaschein SOB 2010–2020 (5. November)	CHF	26'000'000.00	26'000'000.00
1,250% Kassaschein SOB 2012–2032 (29. Juni)	CHF	0.00	30'000'000.00
1,375 % Kassaschein SOB 2012–2037 (28. Dezember)	CHF	0.00	16'000'000.00

Angaben über eigene Aktien

Aktien im Eigenbesitz, Nominalwert je Aktie: CHF 1.–	Anzahl	CHF
Stand am 1. Januar 2012	29'821	29'821.00
Ankäufe (Durchschnittspreis je Aktie: CHF 0.–)	0	0.00
Verkäufe (Durchschnittspreis je Aktie: CHF 0.78)	1'825	1'400.00
Stand am 31. Dezember 2012 (Bewertung zu Nominalwert)	27'996	27'996.00
Buchwert aller SOB-Aktien im Eigenbesitz	1.00	1.00

*Angaben zu Gesetzesvorschriften gültig ab 1. Januar 2011***EBG Art. 66 (Trennung Anlagevermögen)**

	Infrastruktur	Verkehr	NAB 1)	Total
Anlagenrechnung	617'047'405.00	316'238'268.00	4'652'002.00	937'937'675.00
Abschreibungsrechnung	-241'125'009.00	-182'903'816.00	-1'403'754.00	-425'432'579.00
Buchwert	375'922'396.00	133'334'452.00	3'248'248.00	512'505'096.00

1) Nicht abgeltungsberechtigter Bereich

RKV Art. 7 Abs. 3

Abschreibungen	Infrastruktur	Verkehr	NAB 1)	Total
Total Abschreibungen	21'243'637.58	18'207'903.92	66'116.00	39'517'657.50

Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand)

	Infrastruktur	Verkehr	Total
Rückzahlbare Darlehen	0.00	45'981'198.00	45'981'198.00
Bedingt rückzahlbare Darlehen (nach EBG Art. 56 bis 8 RK)	152'034'900.00	41'576.00	152'076'476.00
Bedingt rückzahlbare Darlehen (nach EBG Art. 56, 9 RK)	115'346'230.00	0.00	115'346'230.00
Bedingt rückzahlbare Darlehen (nach EBG Art. 56, 10. RK)	52'345'533.00	0.00	52'345'533.00
Bedingt rückzahlbare Darlehen (Restmittel/Zinsen 8. RK)	46'428.05	0.00	46'428.05
NEAT Finanzierung Dsp Schachen West	6'500'000.00	0.00	6'500'000.00
Bedingt rückzahlbare Darlehen BehiG	166'667.00	0.00	166'667.00
Beiträge FinöV – Schachen West u.HGV SG-KN	14'400'000.00	0.00	14'400'000.00
Beiträge à fonds perdu AlpTransit/HGV	202'651.95	0.00	202'651.95
Beiträge à fonds perdu AlpTransit	1'450'013.85	0.00	1'450'013.85
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand	342'492'423.85	46'022'774.00	388'515'197.85

*Infra Investitionsrechnung, Anlagen und Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur
(Art. 3 Abs. 2 RKV)*

CHF	2012		
	Anlagen	Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1.1.2012	311'083'902	65'271'587	376'355'489
Anschaffungswerte			
Stand 1.1.2012	527'027'673	65'271'587	592'299'260
Investitionen einschliesslich NAI (nicht aktivierbare Investitionen)	0	61'365'326	61'365'326
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	0	-2'335'743	-2'335'743
Abgänge Anlagen	-30'482'314	0	-30'482'314
Zugänge aus Aktivierungen «Anlagen im Bau»	117'270'809	-117'282'948	-12'139
Zwischentotal Infra Süd, Ost, CH	613'816'168	7'018'223	620'834'391
Sparte Immobilien und ICT (Informatik)	3'231'237	0	3'231'237
Stand 31.12.2012	617'047'405	7'018'223	624'065'628
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2012 ordentliche Abschreibungen	215'943'771	0	215'943'771
Planmässige Abschreibungen Berichtsjahr	18'709'056	0	18'709'056
Verrechnung À-fonds-perdu-Beiträge EBG Art. 56/AlpTransit/BehiG	31'076'006	0	31'076'006
Abgänge	-25'241'424	0	-25'241'424
Zwischentotal Infra Süd, Ost, CH	240'487'409	0	240'487'409
Sparte Immobilien und ICT (Informatik)	637'600	0	637'600
Stand 31.12.2012	241'125'009	0	241'125'009
Nettobuchwert 31.12.2012	375'922'396	7'018'223	382'940'619

GENEHMIGUNG DER JAHRESRECHNUNG DURCH DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

In Übereinstimmung mit Art. 37 Personenbeförderungsgesetz (PBG) hat das Bundesamt für Verkehr im Rahmen der subventionsrechtlichen Prüfung mit Schreiben vom 25. April 2013 die Jahresrechnung 2012 ohne Vorbehalte genehmigt.

ANGABEN ÜBER DIE RISIKOBEURTEILUNG

Die unternehmensweite Risikobeurteilung auf Basis der von der ETH Zürich entwickelten Risikomanagementmethode wurde auch im vergangenen Geschäftsjahr durch die Geschäftsleitung durchgeführt. Die Risikobetrachtung aus dem Jahre 2011 wurde kritisch hinterfragt, konkretisiert und neu bewertet.

Das Vorgehen teilte sich in folgende drei Phasen auf:

1. Phase: Risikoidentifikation, Risikobewertung und Quantifizierung der definierten Risiken
2. Phase: Ursachen- und Massnahmenanalyse, Definieren von Massnahmen zur Risikominderung
3. Phase: Risikockockpit, Controlling und Verbesserung der identifizierten Risiken

Die Verantwortung des Risikomanagements liegt beim Verwaltungsrat, die operative Umsetzung bei der Geschäftsleitung. Das Ergebnis der Risikobeurteilung wurde dem Verwaltungsrat vorgestellt und von diesem verabschiedet. Bei der Überprüfung wurden keine ausserordentlichen Risiken festgestellt.



BERICHT DER REVISIONSSTELLE

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Südostbahn AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 36 bis 45 des Geschäftsberichts) für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

VERANTWORTUNG DES VERWALTUNGSRATES

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

VERANTWORTUNG DER REVISIONSSTELLE

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

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

PRÜFUNGSURTEIL

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

BERICHTERSTATTUNG AUFGRUND WEITERER GESETZLICHER VORSCHRIFTEN

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

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

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

PricewaterhouseCoopers AG

Lorenz Lipp

Revisionsexperte

Leitender Revisor

Johanna Grass-Kunz

Revisionsexpertin

25. April 2013

