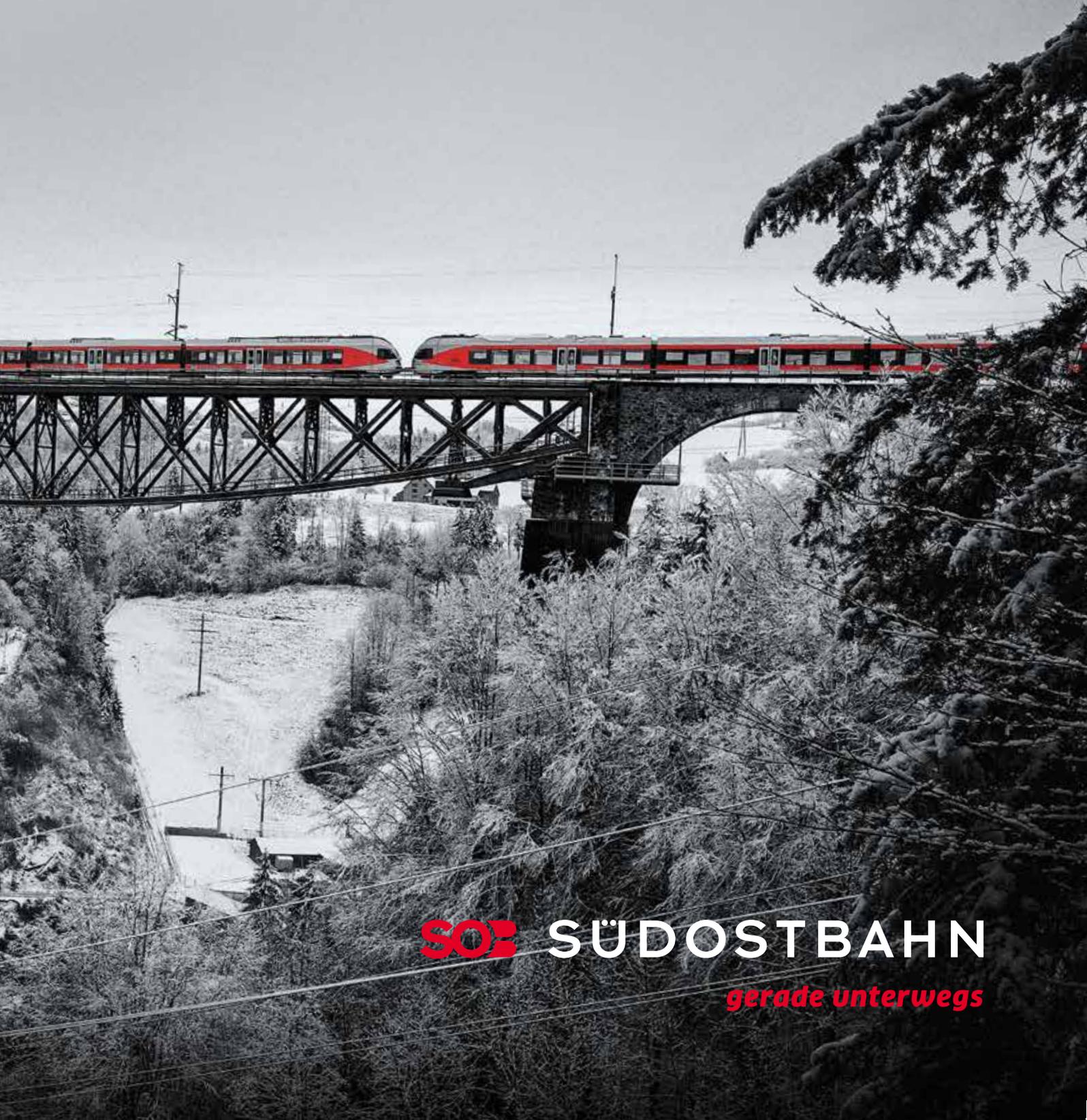


Geschäftsbericht 2013



SOB SÜDOSTBAHN
gerade unterwegs

Auf einen Blick

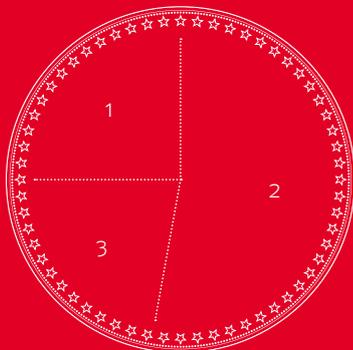
	2013	2012
Zugkilometer* (km)	3 591 000	3 471 320
Transportierte Fahrgäste (Personen)	13 487 151	13 173 143
Personenkilometer** (Pkm)	200 490 125	201 815 085
Energieverbrauch (kWh)	31 334 094	28 477 925
Mitarbeitende (Vollzeitstellen)	514	494

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

Erfolgsrechnung in CHF	2013	2012
Verkehrsertrag	36 740 010	35 846 525
Abgeltungen	77 865 453	75 602 356
Übrige Betriebserträge	32 548 479	32 034 703
Total Ertrag	147 153 942	143 483 584
Personalaufwand	62 437 327	56 466 168
Sachaufwand	39 603 560	40 797 807
Total Betriebsaufwand	102 040 887	97 263 975
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionen	40 175 349	42 731 911
Finanzerfolg	-3 192 409	-2 865 494
Betriebsergebnis	1 745 297	622 204
Ausserordentliches Ergebnis und Steuern	-81 114	23 968 361
Jahresgewinn	1 664 183	24 590 565

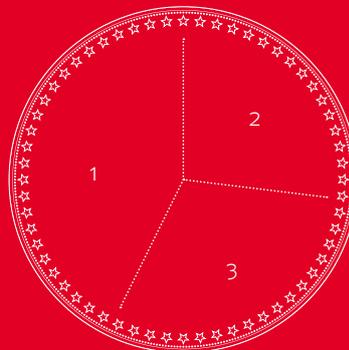
Erfolgsrechnung 2013 im Überblick

Woher kommt ein Franken Ertrag?



- 1 Verkehrsertrag 25.0 Rp. (VJ: 25.0 Rp.)
- 2 Abgeltungen 52.9 Rp. (VJ: 52.7 Rp.)
- 3 Übrige Betriebserträge 22.1 Rp. (VJ: 22.3 Rp.)

Wohin geht ein Franken Aufwand?



- 1 Personalaufwand 43.0 Rp. (VJ: 39.5 Rp.)
- 2 Sachaufwand 27.2 Rp. (VJ: 28.6 Rp.)
- 3 Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionen/Finanzerfolg 29.8 Rp. (VJ: 31.9 Rp.)

Betriebsergebnis 1.2 Rp. (VJ: 0.4 Rp.)

Inhalt

4 Editorial

Dr. Hans Altherr
Thomas KÜchler

6 Geschäftsjahr

S-Bahn St. Gallen – gerade unterwegs ...
Voralpen-Express – eine Erfolgsgeschichte
Leistungsvereinbarung – Infrastruktur 2013 bis 2016
Projekte Süd – effizient und effektiv
Mit Pauken und Trompeten – ein Jahr gespickt mit Events
Allerlei – was sonst noch war
Beim BehiG auf Kurs
Gebäudeaus- und Umbauten in Herisau und Samstagern
Modernste Anlagen im Service-Zentrum Samstagern
Zentrum Wattwil nimmt Gestalt an
Kultur SOB

18 Corporate Governance

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung
Organigramm
Verkehrsleistungen und Erträge

24 Finanzbericht

Finanzieller Lagebericht
Erfolgsrechnung
Bilanz
Anhang zur Jahresrechnung
Antrag zur Verwendung des Bilanzgewinnes
Bericht der Revisionsstelle

Impressum

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
Redaktion: Claudine Roth, Ursel Kälin,
Unternehmenskommunikation

Layout: sag's, St. Gallen
Fotos Innenteil: Daniel Ammann
Druck: Tschudy Druck, St. Gallen
Papier: Munken Rough; FSC, ISO 14001

Editorial

Der erfolgreiche Abschluss mehrerer Grossprojekte, die Fortsetzung des Kulturwandels, der erneuerte Verwaltungsrat und die strategischen Planungsarbeiten der Geschäftsleitung setzten 2013 die Akzente.

Die grössten Herausforderungen für die Schweizerische Südostbahn AG waren im Jahr 2013 die Vorbereitungen zur Einführung der S-Bahn St.Gallen sowie deren erfolgreiche Umsetzung auf den Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013. In der gut zweijährigen Vorbereitungsphase galt es, Massnahmen in über 150 Arbeitspaketen zu bewältigen und über 10 000 Termine einzuhalten. Dank einer detaillierten Kontrolle und Überwachung der Teilprojekte waren wir beim effektiven Betriebsstart einsatzbereit.

Gefordert waren insbesondere die Geschäftsbereiche Verkehr und Support: Die zwölf neuen Flirts haben wir fristgerecht und mit Namen versehen in Verkehr gesetzt, Angebot und Personal geplant, Depotstandorte für das Fahrpersonal organisiert, Mitarbeitende rekrutiert sowie eine Lokführerklasse ausgebildet. Dem Support oblagen der anspruchsvolle Refit und die Bereitstellung der neuen Voralpen-Express-Kompositionen.

An der Frühlingsmesse OFFA starteten wir mit unseren Transportpartnern und Ostschweizer Bestellern die Kampagne zur Einführung der S-Bahn St.Gallen. Mit einer Sternfahrt nach St.Gallen und dem offiziellen Festakt am 9. Dezember 2013 in Anwesenheit von Bundesrätin Doris Leuthard war ein wichtiger Meilenstein dieses Projektes erreicht. Die Realisation der S-Bahn St.Gallen bedeutete für uns eine enorme Herausforderung. Dass wir auf den Fahrplanwechsel die Produktionsleistung um gut 60% haben hochfahren können, ist Verdienst aller Beteiligten. Ihnen allen danken der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung für diesen aussergewöhnlichen und in der Geschichte der SOB bisher einmaligen Einsatz.

Auch die beiden Grossprojekte Doppelspur Schachen West und Kreuzungsstation Roggwil-Berg haben wir 2013 rechtzeitig fertiggestellt. Der Schwerpunkt bei unseren Infrastrukturprojekten lag im Berichtsjahr jedoch im Süden unseres Streckennetzes. Behindertengerecht umgebaut und modernisiert haben wir die Bahnhöfe Rothenthurm und Freienbach sowie während der Totalsperre vom 22. Juli bis 11. August 2013 Burghalden und Samstagern.

An der letztjährigen Generalversammlung war mit der Wahl von Martin Bütikofer, Thomas Eichler und Ständerat Hans Altherr als Präsident die gestaffelte Erneuerung des Verwaltungsrats eingeleitet worden. Der neue Verwaltungsrat beauftragte die Geschäftsleitung, Grundlagen für den Strategieprozess bereitzustellen. In mehreren ganztägigen Workshops erarbeitete sich die Geschäftsleitung unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotenziale der SOB. Abstützen konnte sie sich zum einen auf die von den Professoren Weidmann und Finger erstellten



links: Thomas Küchler, Vorsitzender der Geschäftsleitung

rechts: Dr. Hans Altherr, Verwaltungsratspräsident

Strategiegrundlagen, zum anderen auf aktuelle Themen der Bahnlandschaft wie zum Beispiel die Umsetzung der Bahnreform 2.2, den Expertenbericht über die zukünftige Organisation der Infrastruktur (EOBI), der im Mai 2013 veröffentlicht wurde, sowie die im Februar 2014 anstehende Abstimmung über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi). Als gesetzt galten die beiden Zielvorgaben gesundes Leistungswachstum sowie die Sicherstellung der rechtlichen Eigenständigkeit und Unabhängigkeit im Rahmen der Strategie SBB +X. Die strategischen Fragestellungen behandelten ausserdem das Tourismuspotenzial entlang der Strecken im Einzugsgebiet der SOB sowie Richtung Süden (Gottardbergstrecke), Abklärungen für eine Instandhaltungsstrategie 20XX, die Zukunft des Güterverkehrs aus Sicht der SOB sowie die Entwicklung des Voralpen-Expresses ab 2019. Die erarbeiteten Strategiegrundlagen übergab die Geschäftsleitung Ende 2013 dem Verwaltungsrat. Dieser wird darauf basierend, mit Einbezug der Eigentümer, im 2014 die neue Strategie festlegen.

Den im Herbst 2011 angestossenen Entwicklungsprozess der Unternehmenskultur führten wir 2013 mit 44 moderierten Workshops weiter. Aus den

Teilnehmergruppen, die bewusst organisatorisch und hierarchisch gemischt waren, bildeten sich Tandems. Diese Lernpartnerschaften nahmen je an einem Arbeitstag Einblick in die Tätigkeit des anderen. Neben der Auseinandersetzung mit den Werten der SOB standen das persönliche Kennenlernen und die Erkenntnis einer vielseitigen SOB im Vordergrund. An jedem Workshop nahm ein Mitglied der Geschäftsleitung teil und stellte sich den Fragen und Anregungen. Dieser Austausch und die konstruktiv-kritischen Diskussionen wurden von allen Beteiligten sehr geschätzt. Der Kulturprozess läuft 2014 weiter.

Die Kooperation mit der BLS haben wir fortgesetzt. Die gemeinsame Tochtergesellschaft «Kompetenzzentrum Fahrbahn» ist gegründet. Sie hat im Januar 2013 ihre operative Tätigkeit aufgenommen. Die BLS Netz AG ihrerseits hat Interesse an befristeten SOB-Personaleinsätzen bekundet.

Wir haben unser Beziehungsnetz noch enger geknüpft. So haben wir nicht nur Kontakte zum Verband öffentlicher Verkehr und zum Tarifverbund Ostwind gepflegt, sondern auch den Austausch mit unseren Bestellern, der Industrie sowie mit Forschungsstätten und Universitäten vertieft.

Für SOB-Mitarbeitende, Geschäftsleitung und Verwaltungsrat war es ein äusserst arbeitsintensives und forderndes Geschäftsjahr. Wir haben Ausserordentliches geleistet, die erfolgreichen Projektabschlüsse aber auch gefeiert: drei Flirt-Taufen, drei Aufrichten, drei Inbetriebnahmen.



S-Bahn St. Gallen

Gerade unterwegs ...

Im Berichtsjahr stellte nicht nur die Schweizerische Südostbahn die Weichen für einen starken und sicheren öffentlichen Verkehr – mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen tat dies die ganze Ostschweiz.



Die intensiven Vorbereitungen für die S-Bahn St.Gallen erreichten im Jahr 2013 ihren Höhepunkt. Insgesamt setzten wir über 150 Massnahmen, von ganz klein bis ganz gross, um. So nahmen wir unter anderem zwölf neue Fahrzeuge in Betrieb, bereiteten uns auf unsere Pionierrolle und auf ein neues Marktgebiet vor und stellten zwei grosse Infrastrukturprojekte planmässig fertig. Alle Mitarbeitenden arbeiteten Hand in Hand, und die SOB stellte einmal mehr unter Beweis, wie gut sie bereichsübergreifend funktioniert.

Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 profitieren die Reisenden von einem besseren Angebot, bequemeren Zügen und verbesserter Bahninfrastruktur in der Ostschweiz.

... mit neuen Fahrzeugen

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen erhöhten wir die Fahrleistung unserer Flotte um 60%. Für den Mehrverkehr, aber auch um älteres Rollmaterial zu ersetzen, bestellten wir deshalb nach dem überwältigenden Ja des Souveräns zur S-Bahn St.Gallen im Jahr 2010 zwölf weitere Triebzüge des Typs «Flirt» (flinker, leichter, innovativer Regionaltriebzug). Im März 2013 konnten wir die ersten beiden Flirts der Serie 2 von der Stadler Rail AG übernehmen. Die restlichen zehn folgten im Dreiwochentakt.

Die neuen Flirts unterscheiden sich nur dezent, aber für die Reisenden doch merklich von den älteren Triebzügen. So sitzen unsere Kundinnen und Kunden in der 1. Klasse dank neuer Sitzmodelle noch bequemer. Das Mehrzweckabteil mit verbesserten Ski- und Fahrradhaltern trägt dem starken Freizeitverkehr Rechnung. Und intelligente Schiebetritte sorgen mit ihrer ausgeklügelten berührungsfreien Sensorik, dank der der Spalt zwischen Fahrzeug und Perron mit der Normhöhe von 55 cm nur noch maximal 2 cm breit ist, für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg. Auch aussen haben wir die Flirts der 2. Generation einem Facelifting unterzogen: Die silbergrau lackierten Türen und die mit einer Folie in derselben Farbe umrandeten Fahrzielanzeigen sind für die Reisenden viel besser zu erkennen.

Für die Finanzierung der neuen Flirts haben wir im Berichtsjahr und Anfang 2014 die letzten Darlehensverträge über 37 Millionen Franken mit Laufzeiten von einem bis sechs Jahren und zu guten Konditionen abgeschlossen.

... als Pionierin

Seit der Eröffnung der S-Bahn St.Gallen wandelt die SOB auf einem Pionierpfad. Zum ersten Mal überhaupt verkehrt in der Schweiz ein Ringzug. Von St.Gallen bis St.Gallen, von Uznach bis Uznach oder von Sargans bis Sargans – in einer knapp dreistündigen Fahrt durchqueren die Fahrgäste den facettenreichen Kanton St.Gallen und fahren sozusagen einmal um den Säntis. Doch für welche Zielanzeige am und im Fahrzeug entscheidet man sich, wenn der Zug streng genommen gar keinen Endbahnhof hat? Und zudem auf der gleichen Strecke in entgegengesetzter Richtung unterwegs ist? Das hat die Köpfe einiger Mitarbeitenden ziemlich zum Rauchen gebracht. Am Ende tüftelten sie ein Konzept eigens für den Ringzug aus, mit dem es nie vorkommt, dass zwei sich kreuzende Züge dasselbe Ziel anzeigen, und das sicherstellt, dass die Fahrgäste in den richtigen Zug einsteigen.

Mit dem Ringzug erschliesst sich uns ein neues Marktgebiet – das Rheintal. Die S4 fährt somit nicht nur einmal um den Säntis, sondern verbindet auch Regionen. Unsere neuen Gäste haben wir nach dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember gebührend begrüsst und ihnen, passend zur Adventszeit, als Engel und Weihnachtsmänner etwas SüsSES verteilt.

... auf fremden Strecken

Bisher fuhren unsere Züge überwiegend auf unserem eigenen Streckennetz. Die S4 fährt allerdings auf ihren 172 km zu rund 80% auf dem Streckennetz der SBB. Das hat für uns verschiedene Auswirkungen. Zum einen müssen wir der SBB für das Befahren ihrer Strecke eine Trassengebühr bezahlen. Der Betrag setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen, zum Beispiel aus dem Gewicht des Zuges, der benötigten Energie und der Zugskategorie, und wird pro Kilometer kalkuliert. Eine Fahrt um den Säntis kostet die SOB durchschnittlich 440 Franken. Zum anderen wirkt sich das Befahren fremder Strecken auch auf die Aufteilung der Billetterlöse unter den Eisenbahnunternehmen aus. Billette innerhalb des Tarifverbundes Ostwind (z.B. Sargans-St.Gallen mit der S4) werden nach einem fixen Verteilschlüssel aufgeteilt. Billette, deren Bestimmungsort ausserhalb des Ostwinds liegt, sind Billette des «Direkten Verkehrs» (z.B. Generalabonnements). Diese Einnahmen erhält das Bahnunternehmen, dem die Tarifhoheit obliegt. Im Fall der S4 ist das die SBB (ohne den Streckenabschnitt St.Gallen-Wattwil, der uns gehört). Unseren Anteil «holen» wir bei der SBB monatlich mit einem soge-

nannten Erlöstransfer ab. An diese Zahlen gelangt man nur über das System HOP (Hochrechnung Personenverkehr) mit einem sehr komplexen Berechnungsverfahren.

Zu guter Letzt stellt uns die SBB Distributionskosten (für Verkaufsstellen, Billettautomaten und andere Dienstleistungen) im Wert von über einer Million Franken pro Jahr in Rechnung.

... im Höhenflug

23 Flirts dürfen wir nun unser Eigen nennen. Moderne Niederflurtriebzüge, die als auffällige Farbtupfer durch die schönen Landschaften in der Ost- und Zentralschweiz fahren. Unsere Kundinnen und Kunden sollen mit den neuen Flirts aber nicht nur bequem und sicher ans Ziel kommen, sondern wahre «Höhenflüge» erleben. Aus diesem Grund haben wir beschlossen, allen Flirts einen Namen zu geben, und zwar Namen von Höhenzügen in unserer Region, mit denen sich die Fahrgäste identifizieren können. Drei der neuen Flirts haben wir öffentlichkeitswirksam und mit viel Prominenz getauft. Den Anfang machte der Etzel, der seinen Namen am 4. Mai in Samstagen vom Schwyzer Regierungsrat Othmar Reichmuth bekam. Die zweite Taufe führten wir in Sargans, im neuen Marktgebiet durch. Regierungsrat Benedikt Würth vergab den Namen «Gonzen» - während dieser im Hintergrund zur perfekten Kulisse beitrug. Den krönenden Abschluss des Taufreigens feierten wir in Herisau und präsentierten im gediegenen Rahmen den rund 80 anwesenden Gästen - wie könnte es auch anders sein - den Alpstein. Taufpate war Peter Spuhler, CEO Stadler Rail Group. Natürlich bekamen auch die anderen 20 Flirts beider Serien ihre Identität. So sind heute auf unserem Streckennetz auch der Pizol, der Federispitz, der Mürtschenstock und die Hundwiler Höhi unterwegs.

TSI-Nummer	Name
94 85 7 526 041-9 CH-SOB	Mythen
94 85 7 526 042-7 CH-SOB	Chrüzberg
94 85 7 526 043-5 CH-SOB	Churfürsten
94 85 7 526 044-3 CH-SOB	Morgartenberg
94 85 7 526 045-0 CH-SOB	Federispitz
94 85 7 526 046-8 CH-SOB	Ringelspitz
94 85 7 526 047-6 CH-SOB	Rossberg
94 85 7 526 048-4 CH-SOB	Kronberg
94 85 7 526 049-2 CH-SOB	Hochstuckli
94 85 7 526 050-0 CH-SOB	Alvier
94 85 7 526 051-8 CH-SOB	Zimmerberg
94 85 7 526 052-6 CH-SOB	Schnabelsberg
94 85 7 526 053-4 CH-SOB	Etzel
94 85 7 526 054-2 CH-SOB	Hoher Kasten
94 85 7 526 055-9 CH-SOB	Mürtschenstock
94 85 7 526 056-7 CH-SOB	Pizol
94 85 7 526 057-5 CH-SOB	Gonzen
94 85 7 526 058-3 CH-SOB	Speer
94 85 7 526 059-1 CH-SOB	St. Anton
94 85 7 526 060-9 CH-SOB	Hundwiler Höhi
94 85 7 526 061-7 CH-SOB	Rigi Kulm
94 85 7 526 062-5 CH-SOB	Chapfenberg
94 85 7 526 063-3 CH-SOB	Alpstein

... auf neuen Spuren

Für den Betrieb der S-Bahn St.Gallen, und gleichzeitig für eine bessere Anbindung der Ostschweiz an die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) und an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV), waren von unserer Seite zwei bauliche Massnahmen nötig: die neue Doppelspur Schachen West und die Kreuzungsstation Roggwil-Berg. Bei beiden Schlüsselprojekten fiel der Startschuss schon vor dem Berichtsjahr. Ihre Fertigstellung musste aber zwingend vor dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember erfolgen.

In Schachen West erforderte der Bau der zwei Kilometer langen Doppelspur zwischen dem Ergetenviadukt und dem Weissenbachviadukt auch den Bau eines zusätzlichen 160 m langen und 26 m hohen Viadukts über das Kirchtobel. Das bestehende Gleis erneuerten wir auf seiner ganzen Länge komplett (Unter- und Oberbau, Fahrstrom-, Sicherungs- und Kabelanlagen). Auch dem Bahnhofsbereich verpassten wir ein neues Gewand, indem wir ihn mit Kundenanlagen wie einem Wartehäuschen, Fahrzielanzeigen und Monitoren bestückten. Und der 55 cm hohe Hausperron ermöglicht neu auf 170 m den barrierefreien Zugang zu den Niederflurtriebzügen.

Am 29. Juni 2013 konnten wir das neue Stellwerk SIMIS W von Siemens, bei dem jedes Signal mit einer kontinuierlichen Geschwindigkeitsüberwachung (EuroZUB) ausgerüstet ist, in Betrieb nehmen. Damit waren die Voraussetzungen für das Zugsicherungssystem ECTS Level 1 gegeben, das wir zusammen mit dem neuen Stellwerk eingeführt haben. Am selben Tag fuhren ausserdem die ersten Züge fahrplanmässig über den neuen Kirchtobelviadukt.

Die offizielle Inbetriebnahme der Doppelspur Schachen West fand am 27. September 2013 statt. Wie vor gut 100 Jahren reiste die Festgesellschaft von Herisau mit der Dampflokomotive und historischen Wagen über den alten Kirchtobelviadukt nach Degersheim, um dort in einen modernen Flirt zu wechseln und über das Herzstück des Projektes, den neuen Kirchtobelviadukt, nach Schachen zurückzukehren.

Das zweite Grossprojekt, das unsere Infrastrukturmitarbeitenden in diesem Jahr beanspruchte, war der Bau der einen Kilometer langen Kreuzungsstation in Roggwil-Berg. Für den zusätzlich benötigten Platz des zweiten Gleises mussten wir den bestehenden Damm und die Geländeeinschnitte verbreitern. Dazu gehörten auch die Erneuerung einer Über- und einer Unterführung sowie die Modernisierung des Bahnhofs. Ein bemerkenswertes Pflichten-

heft – vor allem angesichts der kurzen Bauzeit von nur etwas mehr als einem Jahr.

Der Zugang zu den Zügen ist mit einer Unterführung zum Mittelperron, die zudem noch die beiden Dorfteile beidseitig des Bahntrassees miteinander verbindet, gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes* gegeben. Die neuen Velounterstände und Parkplätze werten den Bahnhof zusätzlich auf. Und auch in Roggwil-Berg nahmen wir das neue Stellwerk SIMIS W mit dem schweizweit allerersten Zwergsignal mit LED-Beleuchtung und das Zugsicherungssystem ECTS Level 1 in Betrieb.

Trotz der sehr knappen Bauzeit und dem harten, kalten Winter 2012/2013 konnten wir am 20. November 2013 mit 250 Gästen auf die neue Kreuzungsstation anstossen.

Die Investitionskredite von 44,2 Millionen Franken in Schachen und 25,2 Millionen Franken in Roggwil-Berg haben wir um 10 bzw. 11% unterschritten. Dass die beiden Projekte fristgerecht, im Budget und ohne grössere Zwischenfälle abgeschlossen werden konnten, war nur dank der guten Zusammenarbeit intern und mit den verschiedenen Akteuren möglich. Unser Dank gebührt allen Projektbeteiligten.

* Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hält fest, dass Fahrzeuge und Haltepunkte den Bedürfnissen der alters- und behinderungsbedingt eingeschränkten Reisenden bis 2023 entsprechen müssen.

Voralpen-Express Eine Erfolgsgeschichte

22 Jahre hat es auf dem Buckel, das touristische Zugpferd der Schweizerischen Südostbahn AG. Kein nennenswertes Alter, das nach einem Fest verlangt. Und trotzdem war uns im Berichtsjahr nach Feiern zumute, weil der Voralpen-Express (VAE) am Tag des Fahrplanwechsels komplett in unseren Besitz übergang.



Eine erste Annäherung an den heutigen VAE gab es bereits 1945, als die «Direkte Linie» Romanshorn–Arth-Goldau bis nach Luzern verlängert wurde. Die Erfolgsgeschichte nahm ihren Lauf, als auf dieser Strecke neue klimatisierte Einheitswagen zum Einsatz kamen. Das war im Jahr 1991. Ein Ideenwettbewerb unter den Mitarbeitenden der damaligen Südostbahn (SOB) und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) führte ein Jahr später zum passenden Namen.

Um die Fahrt durch die wunderschönen Landschaften mit entsprechendem Rollmaterial zu vermarkten, gründeten die Betreiber des VAE, die frühere SOB, die BT und die SBB, 1998 eine einfache Gesellschaft. Zuerst verkehrte der VAE zwischen Romanshorn und Luzern alle zwei Stunden. Ab 1999 gelangte man jede Stunde vom Bodensee an den Vierwaldstättersee und umgekehrt.

Auch nach der Fusion zwischen der SOB und der BT im Jahr 2001 hielten wir an der Zusammenarbeit mit der SBB fest. Nach einer Feinabstimmung der Strukturen und Prozesse der Arbeitsteams betrieben wir den VAE weiterhin als einfache Gesellschaft – ein Drittel besass die SBB, zwei Drittel die neue Schweizerische Südostbahn AG.

Auf die Übernahme des VAE bereiteten wir uns seit längerem vor. Im Februar 2012 regelten wir mit der SBB vertraglich den Verkauf der Rechte am Produkt Voralpen-Express und von elf Zwischenwagen im Wert von rund 4,2 Millionen Franken. Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 lösten wir die einfache Gesellschaft auf und beendeten den gemeinsamen Betrieb des VAE.

Der VAE gehört nun ganz uns. Wir sind stolz darauf und freuen uns, die bei Pendlerinnen und Pendlern, aber auch bei Ausflüglern beliebte Verbindung zwischen der Ost- und der Zentralschweiz weiter zu betreiben. Die Vorzüge einer Fahrt im VAE, nämlich das wunderbare Panorama und die schönen Landschaften, sind neu auch Bestandteil unserer Kommunikationsmassnahmen. Haben wir bis anhin auf Aktionen wie Rätsel, Wettbewerbe oder Ähnliches gesetzt, stehen neu beispielsweise die Schwyzer Mythen, die prächtige Rothenthurmer Hochmoorebene, die weite Aussicht auf die Zürichseelandschaft, das hügelige Toggenburg und der mit 99 Metern höchste Eisenbahnviadukt der Schweiz, der Sittertobelviadukt, im Vordergrund.



Testfahrten mit neuen Kompositionen

Seit dem Fahrplanwechsel verkehrt der VAE in neuen fixen Kompositionen. Vorne und hinten befindet sich je eine Lokomotive (Doppeltraktion), dazwischen Personenzüge. Auf den Schiebedienst einer weiteren Lok können wir so in Zukunft verzichten. Um die Betriebsbewilligung für die neuen Kompositionen zu erhalten, mussten wir dem Bundesamt für Verkehr (BAV) verschiedene Nachweise erbringen. Innert 52 Tagen führten wir

23 Testfahrten durch. Dabei überprüften wir zum Beispiel die Bremswege, Sicherheitseinrichtungen, Führerstandswechsel und den Fahrkomfort. Die Testreihen fanden unter laufendem Betrieb und während der umfangreichen Arbeiten im Rahmen des Projekts «Refit VAE» statt. In über 36000 Stunden frischte der Geschäftsbereich Support das VAE-Wagenmaterial auf, um den Weiterbetrieb bis Ende 2019, wenn das Rollmaterial ersetzt wird, zu ermöglichen.

Leistungsvereinbarung

Infrastruktur 2013 bis 2016

Am Anfang des Berichtsjahres unterzeichneten wir die erste vierjährige Leistungsvereinbarung Infrastruktur mit den Bestellern (Bund und Kantone). Damit steht uns bis 2016 ein Investitionsbetrag von rund 246 Millionen Franken für die Erneuerung und den Unterhalt der Infrastruktur zur Verfügung.

Primär fliessen diese Mittel in die Modernisierung der Infrastruktur und in den Substanzerhalt. 2013 lag der Fokus auf der Erneuerung der Fahrbahn, der Ingenieurbauten und der Bahnhöfe. Insgesamt sechs Stationen rüsteten wir gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) um. Wir ersetzten aber auch Gleise, Weichen, Schienen, Schwellen und Schotter, erneuerten die Entwässerung und modernisierten die Zugsicherungsanlagen.

Mit der neuen Art der Finanzierung – Programmfinanzierung und Leistungsperioden über mehrere Jahre – sahen wir uns auch mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Um die rund 60 Millionen Franken pro Jahr gemäss der Leistungsvereinbarung einzusetzen, passten wir unsere Organisation an und stockten den Personalbestand auf. Haben wir uns 2012 noch stark von externen Dienstleistungsunternehmen unterstützen lassen, erhöhten wir damit im Berichtsjahr unseren Eigenleistungsanteil deutlich. Die SOB hat gezeigt, dass sie in der Lage ist, Investitionsvolumen dieser Grösse zeit-, kosten- und qualitätsgerecht mit eigenen Ressourcen zu bewältigen.



Projekte Süd

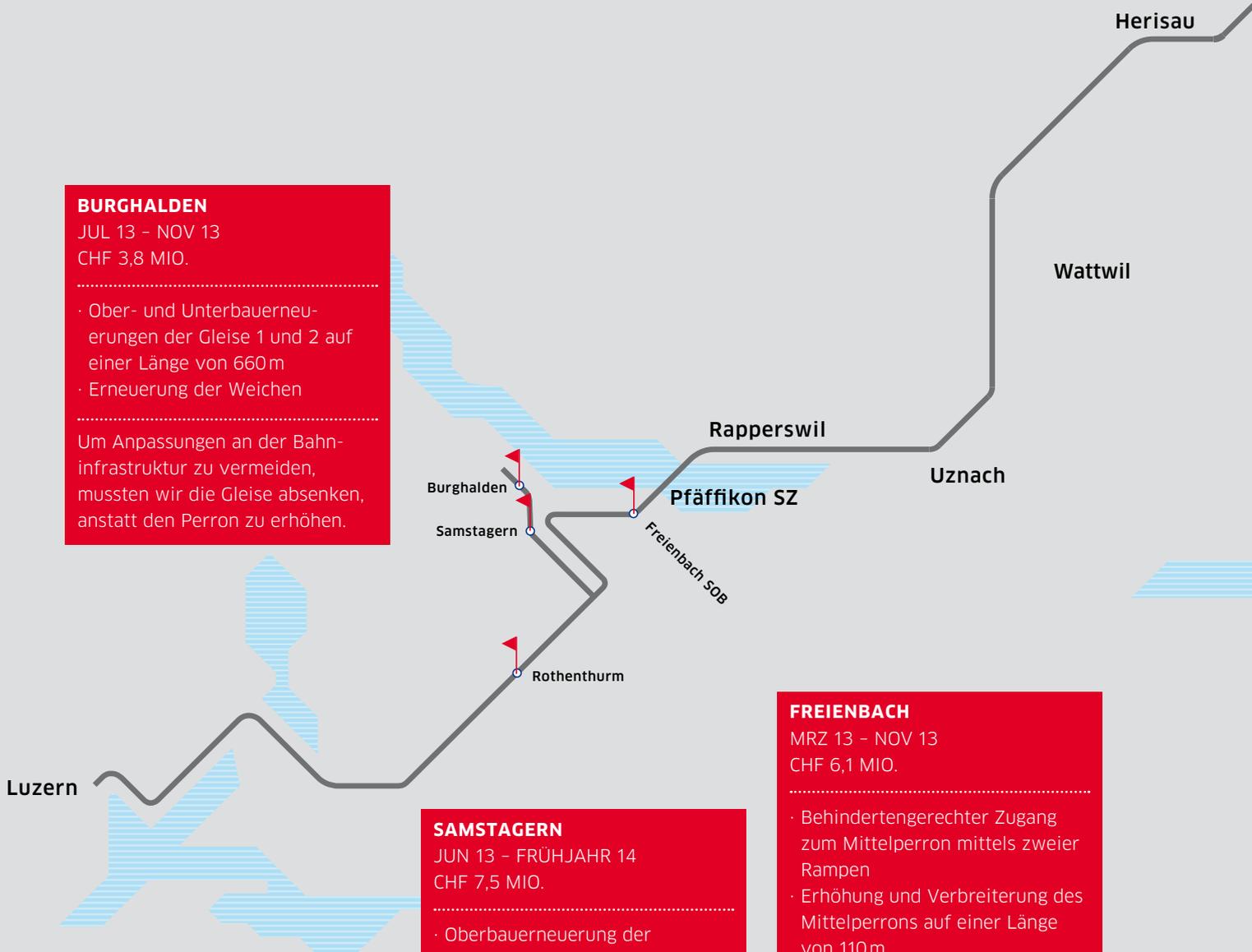
Effizient und effektiv

Das Jahr 2013 war auf dem südlichen Streckennetz der SOB geprägt von intensiven, komplexen und spannenden Bautätigkeiten. An den Bahnhöfen Rothenthurm, Freienbach, Samstagn und Burghalden setzten wir, mehrheitlich unter laufendem Betrieb, schrittweise die Vorgaben des BehiG um. Da wir Projekte und Bauphasen mit der Raumentwicklung bzw. Bebauungen in Bahnhofsnähe koordinierten, erhöhte sich die Komplexität, zumal die Anwohnerschaft unsere Arbeiten teils mit hoher Erwartungshaltung verfolgte. Ihr gilt auch unser grösster Dank. Sie hat uns viel Verständnis für die Arbeiten entgegengebracht und sich gleichzeitig die Fertigstellung sehnlichst herbeigewünscht.

Das BehiG setzt einen niveaufreien Zugang zu modernen Zügen voraus. Dies wiederum erfordert eine Perronkante von 55 cm Höhe, gemessen von der Oberkante Perron bis zur Schienenoberkante. An drei der vier Bahnhöfe im Südnetz zog das eine Perronerhöhung nach sich. Nicht so in Burghalden. Dort mussten wir das Gleis um 15 cm absenken, um umfangreiche Anpassungen an der übrigen Bahninfrastruktur zu vermeiden. Entlang der Perronkanten brachten wir taktil-visuelle Sicherheitslinien an und bauten Rampen als Ersatz oder Ergänzung zu den Treppen, die den Zugang zu den Gleisen ermöglichen. Der Einbau von Liften kam für uns aus Gründen der Sicherheit und aus wirtschaftlicher Sicht nicht infrage.

Totalsperre zwischen Samstagn und Wädenswil

Während der Sommerferien vom 22. Juli bis 11. August 2013 sperrten wir den Streckenabschnitt Samstagn-Wädenswil und setzten Bahnersatzbusse ein. In dieser Zeit sanierten wir mithilfe unserer Partnerunternehmen den Durchlass Sagenbach Samstagn, den Innentrog der Autobahnbrücke A3 und den Innentrog der Überführung Bergstrasse in Burghalden. Diese Arbeiten erfolgten in koordinierter Absprache mit der Gemeinde Richterswil, dem Bundesamt für Strassen ASTRA und dem Tiefbauamt des Kantons Zürich. Die dreiwöchige Totalsperre erwies sich als vorteilhafter gegenüber dem Bauen unter Betrieb. Wir konnten die Bauphasen effizienter abwickeln, die Sicherheit und Ausführungsqualität erhöhen und die Lärmbelastigungen der Anwohnerschaft nach dem Motto «laut, aber kurz» auch kommunikativ abfedern.



BURGHALDEN
 JUL 13 – NOV 13
 CHF 3,8 MIO.

- Ober- und Unterbauerneuerungen der Gleise 1 und 2 auf einer Länge von 660m
- Erneuerung der Weichen

Um Anpassungen an der Bahninfrastruktur zu vermeiden, mussten wir die Gleise absenken, anstatt den Perron zu erhöhen.

ROTHENTHURM
 MRZ 13 – NOV 13
 CHF 6,5 MIO. (Finanzierung durch NEAT-Mittel)

- Anpassung der Gleise und Weichen von der Ein- bis zur Ausfahrweiche an Streckengeschwindigkeit 80 km/h (vorher V = 45 km/h)
- Verlängerung des Mittelperrons auf 220 m Länge und Erhöhung auf 55 cm
- Behindertengerechter Zugang mittels einer Rampe zum Mittelperron

- Verlegung der Kreuzungsmöglichkeit von Altmatt nach Rothenthurm
- VAE gewinnt in Arth-Goldau mehr Umsteigezeit auf Gotthardzüge

SAMSTAGERN
 JUN 13 – FRÜHJAHR 14
 CHF 7,5 MIO.

- Oberbauerneuerung der Gleise 1 und 2
- Ersatz verschiedener Weichen
- Erhöhung der Perronkanten des Mittelperrons auf einer Länge von 195 m
- Anpassung der Bahntechnik und diverser Werkleitungen
- Erstellen einer Rampe für Zugang zu den Gleisen

Während des Baus der Rampe gelangten die Reisenden über eine Passerelle auf den Mittelperron.

FREIENBACH
 MRZ 13 – NOV 13
 CHF 6,1 MIO.

- Behindertengerechter Zugang zum Mittelperron mittels zweier Rampen
- Erhöhung und Verbreiterung des Mittelperrons auf einer Länge von 110 m
- Ersatz der beiden Einfahrweichen
- Ersatz des Oberbaus im ganzen Bahnhofsbereich/Anpassungen der Gleisgeometrie im Bereich des Perrons
- Ersatz der Weichenheizungen
- Gestaltung der Kundenanlage gemäss SOB-Standards

Der Oberbau wurde letztmals 1987/1988 erneuert und war am Ende seiner Nutzungsdauer angelangt.

An diesen Projekten waren über 200 Personen beteiligt, die während der Totalsperre teils bei Temperaturen über 30 Grad zwischen 4.30 und 22 Uhr, und teilweise sogar nachts und an den Wochenenden gearbeitet und auf dem SOB-Abschnitt Süd die Gesamtsumme von ca. 25 Millionen Franken unfallfrei verbaut haben. Durch die straffe und konsequente Führung auf allen Stufen und die sehr gute Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten konnten die Kosten und Termine eingehalten und die Qualität gesichert werden.

Mit Pauken und Trompeten

Ein Jahr gespickt mit Events

Die Vorbereitung auf die S-Bahn, die umfangreichen Bauprojekte und noch vieles mehr haben alle unsere Geschäftsbereiche gefordert. Den erfolgreichen Abschluss dieser besonderen Ereignisse haben wir gebührend gefeiert.

Das letzte Jahr war besonders – besonders spannend, besonders abwechslungsreich und besonders herausfordernd. Also haben wir auch besonders gefeiert: mit der Anwohnerschaft und allen Projektbeteiligten, mit Partnern und Freunden, Bestellern und Dritten – und mit den Mitarbeitenden.

Wir haben die neuen Flirts getauft und mit Champagner begossen, haben die OFFA-Besucher auf die S-Bahn St.Gallen aufmerksam gemacht und im Hotel Einstein in St.Gallen zur Generalversammlung geladen. Wir haben in einer feierlichen Zeremonie den Voralpen-Express komplett übernommen und mit vielen Gästen, der Anwohnerschaft, Interessierten und den Beteiligten auf die Fertigstellung der Bauprojekte angestossen. Und wir haben im Rahmen des Kulturprozesses in den Reihen der SOB gefeiert und am Mitarbeiterfest im September die Durchmesserlinie Zürich besichtigt.

Ein Sprichwort sagt, man solle die Feste feiern wie sie fallen. Im Jahr 2013 fielen sie – und wir liessen die Korken knallen.



Allerlei

Was sonst noch war

Die Grossprojekte forderten im vergangenen Jahr viele Ressourcen. Sozusagen nebenbei lief unser operatives Alltagsgeschäft in gewohnter Manier weiter.

Beim BehiG auf Kurs

Bis Ende 2013 haben wir mehr als die Hälfte unserer Bahnhöfe, nämlich 19 von 34, an das Behindertengleichstellungsgesetz angepasst. Bis 2016 kommen weitere fünf dazu. Die Umsetzung des BehiG ist somit schon sehr weit fortgeschritten und kann voraussichtlich gemäss den Vorgaben bis Ende 2023 abgeschlossen werden.

Gebäudeaus- und Umbauten in Herisau und Samstagern

Auf den 1. Januar 2013 erfolgten an der Güterstrasse 1 in Herisau ein Eigentümerwechsel und eine Neuaufteilung der Räume, die wir unter Berücksichtigung der speziellen Bausubstanz umbauten. Die Dachstuhlbalke, die Holzverkleidungen und -böden renovierten wir sorgfältig und integrierten sie in die Raumgestaltung. Seit Anfang Oktober belebt die ICT-Abteilung die neuen Räume.

In Samstagern bauten wir derweil das 1. Obergeschoss im Neubau des Betriebsgebäudes aus. Das neue Grossraumbüro und die drei verglasten Einzelbüros bieten Platz für 28 Mitarbeitende. Ein einheitliches Farb- und Materialkonzept schafft auf den 350 m² Bürofläche eine ruhige Arbeitsatmosphäre und angenehme Raumakustik. Für konzentriertes Schaffen stehen zwei Rückzugskojen mit schallschluckenden Oberflächen und ein Sitzungszimmer zur Verfügung. Die gesamte Elektro- und EDV-Technik verläuft im Hohlboden, was eine hohe Flexibilität in der Arbeitsplatzerschliessung ermöglicht und (ganz nebenbei) auch Stolperfallen verhindert.

Unser Fazit: Zwei äusserst gelungene Ausbauten in Gebäuden, die sowohl in Konstruktion wie Gestaltung unterschiedlicher nicht sein können.

Modernste Anlagen im Service-Zentrum Samstagern

Im März montierten wir im Service-Zentrum Samstagern den neuen Drehgestell-Druckmessstand, den ersten und bis heute einzigen dieser Art in der Schweiz. Bei diesem Messstand handelt es sich um ein 30 t schweres Präzisionsgerät, mit dem wir in der Lage sind, alle x-, y- und z-Koordinaten des Drehgestells millimetergenau zu bestimmen und, wenn nötig, noch vor dem Einbau in ein Fahrzeug zu korrigieren. Gemessen werden Radstände, Radrückenabstände, die Höhen diverser Bauteile, die Dichtheit der pneumatischen Elemente wie Luftfeder und Bremsen, die einzelnen Radlasten und das Gesamtgewicht. Der Prüfablauf und die Erstellung des Prüfprotokolls erfolgen automatisch. Das Kernstück der Drehgestellinsel wurde nach einer achtmonatigen Projektphase innerhalb von nur vier Wochen angeliefert, montiert, kalibriert und in Betrieb genommen. Mit der Anlage sind Messungen möglich, die den aktuellsten internationalen Normen entsprechen. Für unsere Flirt-Revisionen und Drittaufträge sind wir somit bestens gerüstet.

Um bei den Flirts überhaupt an die Drehgestelle zu kommen, war eine weitere Beschaffung notwendig. Das Fahrzeug kann nicht ohne Weiteres getrennt werden. Für einen Drehgestellausbau muss es also in seiner kompletten Länge von 75 m angehoben werden. Dafür installierten wir insgesamt 16 Hebeböcke, die individuell verschiebbar sind und paarweise angesteuert werden können. Mit dieser Lösung sind wir flexibel und können auch kürzere Fahrzeuge anheben. Mit der neuen Anlage können wir künftig die Drehgestelle direkt in Samstagern ausbauen, warten oder reparieren und wieder montieren. Aufwändige Transporte entfallen, und der ganze Prozess wird beschleunigt. Damit stellen wir sicher, dass unsere Fahrzeuge nur kurze Zeit im Service-Zentrum «stillstehen», und verbessern die Flottenverfügbarkeit.

Mit diesen beiden Anlagen verfügen wir über modernste Technik, die garantiert, dass die Unterhaltsarbeiten an unseren eigenen und an fremden Fahrzeugen schnell, genau und in Topqualität ausgeführt werden.

Zentrum Wattwil nimmt Gestalt an

Im Rahmen der Zentrumsgestaltung Wattwil wurden im letzten Jahr mehrere Teilprojekte abgeschlossen. Rechtzeitig vor dem beliebten Nordostschweizer Jodlerfest konnten die bahnhofsnahe Tiefgarage, der Busbahnhof und der Bahnhofplatz eröffnet werden. Wir waren unterdessen mit dem Einbau der Personenunterführung am Südkopf des Bahnhofs Wattwil beschäftigt. Während der fünfwöchigen Rickentunnel-Sperrung durch die SBB bauten wir die Unterführung unter den fünf Gleisen hindurch. Dies geschah allerdings nicht an einem Stück. Die Unterführung liessen wir in einem Betonwerk vorfabrizieren und in 28 Einzelteilen anliefern. Die 40 t schweren Elemente hoben wir mit einem Pnekran ein. Die Personenunterführung ist direkt an die Tiefgarage angeschlossen, verbessert die Umsteigemöglichkeiten zwischen den Perrons und sorgt dafür, dass in den Unterführungen kein Gedränge mehr herrscht. Die Bauarbeiten können wir termingerecht im März 2014 abschliessen.

Auch in Sachen Gebietsentwicklung des südlichen Bahnhofareals kamen wir im Berichtsjahr einen Schritt voran. Am 29. Januar 2013 entschied sich die Jury für das Projekt «Corso» der Zürcher Architekturgemeinschaft Ana Sofia Gonçalves und Stephan Hausherr. Dieses wurde im Verlauf des Jahres aufgrund von Empfehlungen der Wettbewerbsjury weiter optimiert. Ausserdem bedurfte es einer Teilzonenplananpassung, die wir im Herbst 2013 einreichten. Zeitgleich – und nach Freigabe durch den Verwaltungsrat – nahm das Architektenteam die Arbeiten am Vorprojekt auf. Das Vorprojekt bildet die Grundlage für den Gestaltungsplan, den wir 2014 einreichen wollen.



Hier geht es zum Kurzvideo vom Elementeinbau der Personenunterführung Wattwil.

Kultur SOB

Den Entwicklungsprozess der Unternehmenskultur, den wir im Herbst 2011 angestossen haben, führten wir im Berichtsjahr intensiv weiter. Wir setzten viele Vorschläge zur Verbesserung der SOB-internen Zusammenarbeit um. Der Schwerpunkt im Berichtsjahr lag auf den eintägigen Workshops «WIR SOB». Diesen Weiterbildungstag besuchten alle Mitarbeitenden. Im Zentrum stand das gegenseitige Kennenlernen – über die Geschäftsbereiche und Abteilungen sowie auch über die Hierarchiestufen hinaus – und die Auseinandersetzung mit den Werten und Zielen der SOB. Ergänzend bildeten sich die Gruppen in den Themen Feedback und Kommunikation weiter. An jedem Workshop war auch ein Geschäftsleitungsmitglied zugegen. Es beantwortete Fragen und nahm Anregungen entgegen. Die Mitarbeitenden schätzten den direkten Austausch und die konstruktiv-kritischen Diskussionen sehr. Die Führungsverantwortlichen erfuhren zudem ungefiltert, wo Verbesserungspotenzial besteht. Insgesamt führten wir 44 Workshops durch. Die Leitung übernahmen jeweils eine externe Moderatorin und ein Mitarbeiter aus den eigenen Reihen. Am Ende jedes «WIR SOB»-Tages bildeten die Teilnehmenden Zweierlernpartnerschaften. Sie begleiteten während eines Tages eine Kollegin oder einen Kollegen bei der Arbeit und erfuhren so zum Beispiel, dass das Zugpersonal nicht nur Billette kontrolliert oder wie unsere Profis im Einkauf hartnäckig nach dem bestmöglichen Angebot suchen. Diese Lernpartnerschaften laufen im Jahr 2014 weiter.

Die WIR-Workshops waren ein wichtiger Baustein für die aktiv gelebte Unternehmenskultur und ein gemeinsames Miteinander auf Basis der SOB-Werte: Fairness, Verlässlichkeit, Wertschätzung, Transparenz und Lernbereitschaft.

Corporate Governance

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 Geschäftsjahres. 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 Prozent des Aktienkapitals vertreten, unter Angabe des Verhandlungsgegenstandes und der Anträge, schriftlich verlangt werden.

Statuten sowie Geschäftsberichte der Gesellschaft können an deren Sitz am Bahnhofplatz 1a, 9001 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 sieben Mal.

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 2013 wurde die 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

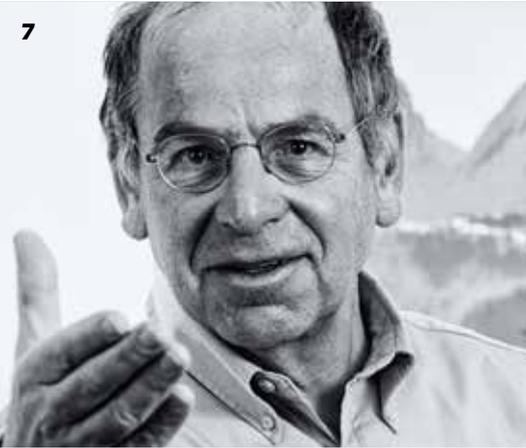
Bund	35,83%
Kanton St. Gallen	19,17%
Kanton Schwyz	5,79%
Kanton Zürich	3,81%
Kanton Thurgau	1,80%
Kanton Appenzell Ausserrhoden	0,87%
Gemeinden und Bezirke	17,58%
Privataktionäre	15,15%

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 Webseite www.sob.ch veröffentlicht. Fragen zum Aktionariat richten Sie bitte an info@sob.ch, für Medienanfragen kontaktieren Sie bitte medienstelle@sob.ch.



Verwaltungsrat**Hans Altherr¹**

Dr. iur. Rechtsanwalt
Präsident des VR, seit 2013 im VR
seit 2004 im Ständerat
Präsident des Hochschulrates der FH St.Gallen

Willi Haag²

Grundbuchverwalter, dipl. Immobilientreuhänder
Vizepräsident des VR, seit 2008 im VR
Delegierter Vorsorgekommission
seit 2000 Regierungsrat des Kantons St.Gallen,
Vorsteher des Baudepartements

Andreas Barraud³

Fachmann Betriebswirtschaft, Organisation und
Kommunikation
seit 2010 im VR
seit 2008 Regierungsrat des Kantons Schwyz,
Vorsteher des Umweltdepartements

Fredy Brunner⁴

dipl. Architekt ETH
seit 2005 im VR
seit 2005 Stadtrat der Stadt St.Gallen
öV-Mandate: verantwortlich für Verkehrsbetriebe
St.Gallen, VR der Appenzeller Bahnen

Martin Bütikofer⁵

Dipl. Ing. FH, dipl. Wirtschaftsingenieur
Direktor Verkehrshaus der Schweiz
seit 2013 im VR
Dozent und Beirat Hochschule Luzern
öV-Mandate: Aare Seeland Mobil AG (asm),
Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV)

Thomas Eichler⁶

lic. oec. publ.
seit 2013 im VR
Vizepräsident des Bankrates, Aargauische Kantonalbank
ehem. CEO der Bank Linth LLB AG

Hans Flury⁷

Betriebsökonom HWV
seit 2010 im VR
seit 2010 im Finanz- und Prüfungsausschuss des VR
Stiftungsratspräsident der Sammelstiftung Symova

Piergiorgio Giuliani⁸

lic. iur. HSG, Rechtsanwalt und Notar
seit 2011 im VR
seit 2011 im Finanz- und Prüfungsausschuss des VR

Karl-Andreas Schuler⁹

lic. iur. Rechtsanwalt
seit 2001 im VR
seit 2010 im Finanz- und Prüfungsausschuss des VR,
seit 2011 Präsident
Delegierter Vorsorgekommission
a. Direktor Schwyzer Kantonalbank

Geschäftsleitung**Thomas Küchler¹⁰**

dipl. Bauingenieur FH/SIA Eur Ing
Vorsitzender der GL
seit 2010 bei der SOB
öV-Mandate: im Vorstand des VöV, im Vorstand des VSS,
VR des BLWE, Verwaltung des Ostwind

Markus Barth¹¹

dipl. Bauingenieur ETH
Leiter Infrastruktur
seit 2010 bei der SOB
öV-Mandate: Mitglied der Projektoberleitung RTE im VöV,
VR der KPZ Fahrbahn AG

Bruno Baumgartner¹²

Betriebsdisponent, Informatiker, eidg. FA
Leiter Immobilien-ICT
seit 2002 bei der SOB
öV-Mandate: Mitglied der Kommission Informatik (KIT) VöV,
VR der Parking Wattwil AG

Heinrich Güttinger¹³

Betriebsdisponent
Leiter Verkehr
seit 1973 bei der SOB (ehemals BT)
öV-Mandate: Mitglied der Kommission Güterverkehr und
der Fachgruppe Betrieb (VöV), Geschäftsführer BLWE

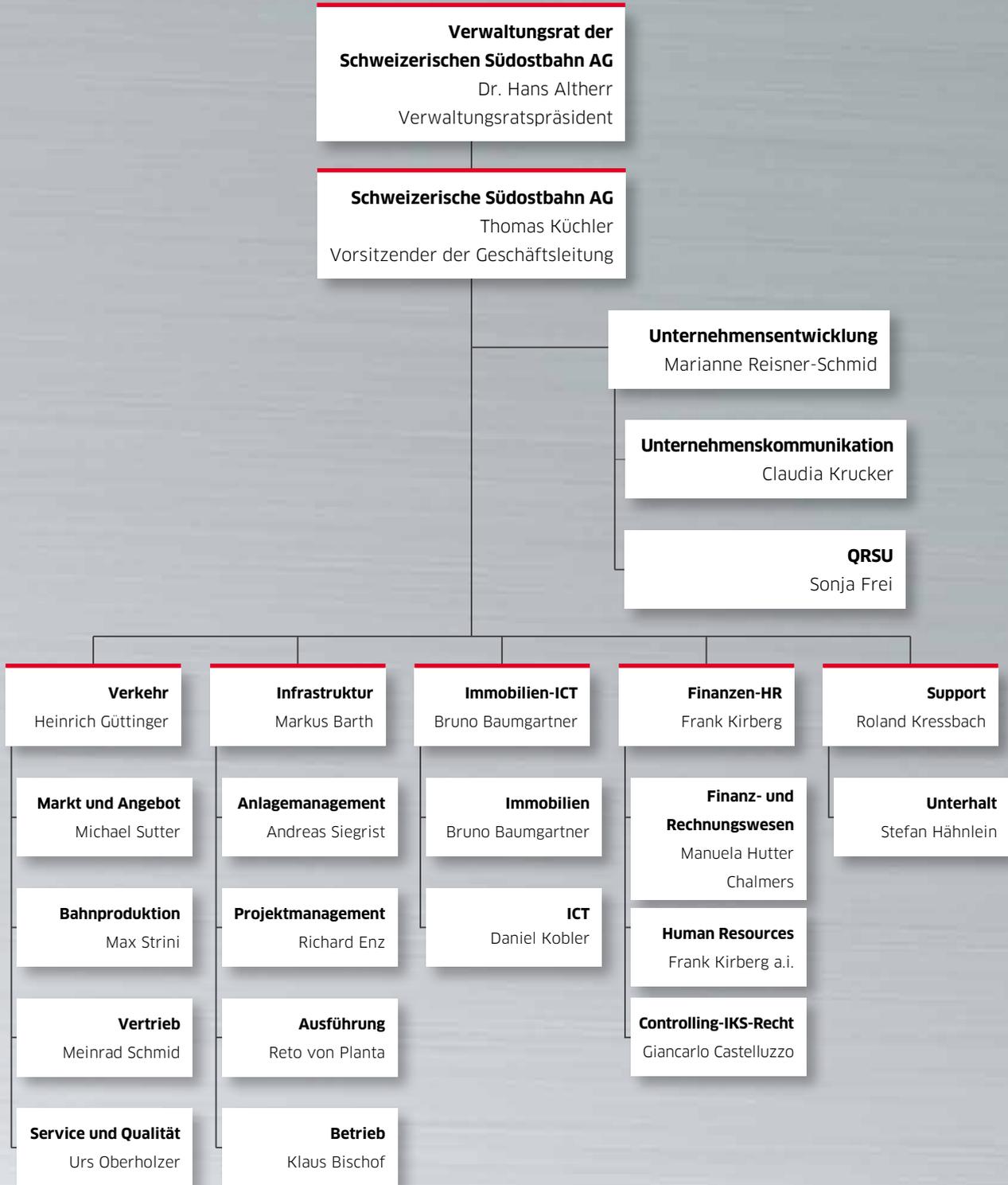
Frank Kirberg¹⁴

Diplomkaufmann Steuerberater
Leiter Finanzen-HR
seit 2011 bei der SOB
Vizepräsident des Stiftungsrats der
Sammelstiftung Symova

Roland Kressbach¹⁵

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

Organigramm



Verkehrsleistungen und Erträge

Reiseverkehr									
	Personen Anzahl		Personenkilometer Total-Pkm		Total-Ertrag		je Person CHF	je Pkm Rp.	Ø km je Person
1. Total Fahrausweise	13 487 151	100%	200 490 125	100%	36 114 215	100%	2.68	18.01	14.87
2. Klasse	12 487 514	93%	183 230 891	91%	30 623 668	85%	2.45	16.71	14.67
1. Klasse	999 638	7%	17 259 234	9%	5 490 547	15%	5.49	31.81	17.27
1.1 Total Einzelreisende	943 402	7%	18 906 257	9%	4 345 917	12%	4.61	22.99	20.04
2. Klasse	886 798		17 070 318		3 898 288		4.40	22.84	19.25
1. Klasse	56 604		1 835 939		447 629		7.91	24.38	32.43
1.2 Total Pauschalreisende	4 722 669	35%	89 358 602	45%	16 947 232	47%	3.59	18.97	18.92
2. Klasse	4 014 269		76 124 812		12 645 369		3.15	16.61	18.96
1. Klasse	708 400		13 233 790		4 301 863		6.07	32.51	18.68
1.3 Total Verbunde*	7 821 080	58%	92 225 266	46%	14 821 065	41%	1.90	16.07	11.79
2. Klasse	7 586 448		90 035 761		14 080 011		1.86	15.64	11.87
1. Klasse	234 632		2 189 505		741 054		3.16	33.85	9.33
2. Subventionen Verbunde					428 536				
3. Gepäckverkehr					163 342				
4. Auflösung Rückstellungen GA FVP					462 454				
Total Reiseverkehr					37 168 546				

* Ostwind, ZVV, Z-Pass, Schwyz, Zug, Luzern

Finanzbericht

26 Finanzieller Lagebericht

28 Erfolgsrechnung

29 Bilanz

30 Anhang zur Jahresrechnung

40 Antrag zur Verwendung des Bilanzgewinnes

42 Bericht der Revisionsstelle

Finanzieller Lagebericht

Jahresgewinn

Wir blicken auf ein anspruchsvolles, aber erfolgreiches Geschäftsjahr 2013 zurück. Der erwirtschaftete Unternehmensgewinn beläuft sich auf CHF 1,7 Mio. Die Differenz zu 2012 beträgt CHF -22,9 Mio., was jedoch auf den ausserordentlichen Ertrag des Vorjahres im Zusammenhang mit dem Darlehensverzicht durch die Eigner zur Sanierung der Bilanz zurückzuführen ist.

Spartenergebnisse

Im Spartenergebnis sind gegenüber dem Vorjahr deutliche Verschiebungen zwischen den Sparten Verkehr und Infrastruktur erkennbar. Diese hängen im Wesentlichen mit notwendigen Korrekturen der finanziellen Werteflüsse zusammen, die im Zuge der Einführung des neuen ERP-Systems möglich wurden.

Die Sparte Verkehr weist ein positives Ergebnis in der Höhe von CHF 0,8 Mio. aus, was einer Zunahme von CHF 11,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr entspricht. Im Jahr 2013 wuchsen die Personenverkehrserträge einerseits wegen der höheren Verkehrsleistung und andererseits wegen der Tarifmassnahmen.

Die Sparte Infrastruktur erzielte ein positives Ergebnis in der Höhe von CHF 0,8 Mio. (Rückgang um CHF 4,3 Mio. gegenüber dem Vorjahr). Belastet wurde das Ergebnis durch erhöhten Unterhaltsbedarf.

Der nicht abgeltungsberechtigte Bereich besteht wie im Vorjahr unverändert aus der Vermietung der Liegenschaft in Wädenswil.

Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)

Der gegenüber dem Vorjahr um CHF 3,7 Mio. höhere Ertrag von CHF 147,2 Mio. resultiert im Wesentlichen aus dem Wachstum des Verkehrsertrages, der Abgeltungen und der aktivierten Eigenleistungen.

Der Betriebsaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 4,8 Mio. auf CHF 102 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf den Aufbau von Personal, temporäres Personal und Einmaleffekte aus übrigem Personalaufwand im Hinblick auf die Eröffnung der S-Bahn St.Gallen zurückzuführen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 produziert die SOB 60% mehr Leistungen. 2013 beschäftigte die SOB insgesamt 559 Personen (Vorjahr 519). Dies entspricht 514 Vollzeitstellen (Vorjahr 494).

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

Die Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr entsprechen den durch die Reisenden nicht gedeckten Kosten der bestellten Leistungen.

Insgesamt führt dies gegenüber dem Vorjahr zu einem tieferen Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) CHF 1,1 Mio.

Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT)

Die Abschreibungen und nicht aktivierbaren Bau- und Erneuerungskosten lagen CHF 2,6 Mio. unter dem Vorjahresniveau. Daraus resultiert ein Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT) von CHF 4,9 Mio., was einer Zunahme von CHF 1,5 Mio. gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Betriebserfolg vor Steuern (EBT)

Der Finanzaufwand beträgt CHF 3,2 Mio. Die Zunahme von CHF 0,3 Mio. gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die neuen Rollmaterialfinanzierungen für den Flirt 2 zurückzuführen.

Das Betriebsergebnis vor Steuern beträgt somit CHF 1,7 Mio. und liegt CHF 1,1 Mio. höher als im Vorjahr.

Bilanz 2013

Am Ende des Geschäftsjahres 2013 beträgt die Bilanzsumme CHF 768,4 Mio. und ist gegenüber dem Vorjahr somit um CHF 60,6 Mio. gestiegen.

Das Umlaufvermögen reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 26,9 Mio. auf CHF 57,2 Mio. Dieser deutliche Rückgang resultiert aus dem Abbau flüssiger Mittel aufgrund einer optimierten Liquiditätsplanung.

Im Jahr 2013 wurden zwölf moderne Flirt 2 als neues Rollmaterial für die S-Bahn St.Gallen in Betrieb genommen. Ebenfalls haben wir die Bahninfrastruktur weiter ausgebaut. Grossprojekte waren der Doppelspurausbau Schachen West und die Kreuzungsstation in Roggwil-Berg. Der Zuwachs beim Anlagevermögen liegt bei insgesamt CHF 87,5 Mio., das sich dadurch auf CHF 711,2 Mio. erhöht.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Finanzierung des Rollmaterials.

Die Investitionsdarlehen der öffentlichen Hand begründen sich in der Finanzierung der Infrastrukturprojekte, insbesondere der beiden Grossprojekte in Schachen West und Roggwil-Berg. Beide Positionen stiegen entsprechend dem Zuwachs im Anlagevermögen gegenüber dem Vorjahr an.

Unser Eigenkapital hat sich per 31. Dezember 2013 auf CHF 50,1 Mio. aufgebaut, was einer Steigerung von 3,43% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Ausblick

Der hohe Unterhaltsbedarf der Bahninfrastruktur belastet 2013 das Ergebnis der Infrastruktur. Der durch die Netzzustandsanalysen identifizierte Instandhaltungsbedarf wird aufgrund der zunehmenden Netzbelastung auch in den künftigen Jahren hoch bleiben.

Mit den Investitionen in modernes Rollmaterial für die S-Bahn St.Gallen, aber auch mit dem Refit der Fahrzeuge des Voralpen-Expresses, die noch bis 2019 im Einsatz stehen werden, hat die SOB den Komfort für ihre Kunden erhöht und das Angebot weiterentwickelt. Wichtig wird im laufenden Jahr sein, die im Rahmen des Leistungsausbaus S-Bahn St.Gallen prognostizierten Einnahmesteigerungen auch tatsächlich zu realisieren.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der SOB langfristig sicherzustellen, setzen wir weiterhin auf Effizienzsteigerungen und auf die Innovationskraft in allen Bereichen des Unternehmens.

Erfolgsrechnung in CHF

	Erläuterungen	2013	2012
Verkehrsertrag	1	36 740 010	35 846 525
Traktionsleistungen für Dritte		859 693	2 115 142
Infrastrukturbenützung Dritte		2 685 184	2 076 807
Leistungen für Dritte		7 100 308	7 120 834
Abgeltungen		77 865 453	75 602 356
Miet- und Pächterträge		3 143 973	3 104 029
Aktivierete Eigenleistungen		11 038 149	9 881 538
Übriger Ertrag	2	7 405 071	7 526 984
Ertrag aus Veräusserung von Anlagevermögen		316 100	209 369
Total Ertrag		147 153 942	143 483 584
Personalaufwand	3	62 437 327	56 466 168
Miete von Anlagen		383 856	237 336
Unterhalt und Reparatur von Anlagen		6 490 340	8 457 270
Fahrzeugaufwand		4 363 956	5 116 175
Betriebsleistungen von Dritten		16 453 277	16 051 016
Übriger Betriebsaufwand	4	11 912 131	10 936 010
Total Betriebsaufwand		102 040 887	97 263 975
Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		45 113 055	46 219 610
Abschreibungen	5	37 473 224	39 528 900
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten		2 702 125	3 203 011
Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT)		4 937 706	3 487 699
Finanzerfolg	6	-3 192 409	-2 865 494
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		1 745 297	622 204
Ausserordentlicher (Aufwand)/Ertrag	7	-77 143	23 998 807
Veränderung von Rücklagen Art. 56 EBG/AlpTransit		0	-3 984
Steuern		-3 971	-26 462
Jahresgewinn		1 664 183	24 590 565

Bilanz

in CHF

Aktiven	Erläuterungen	31.12.2013	31.12.2012
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	8	35 160 798	67 869 379
Wertschriften		28	28
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
gegenüber Dritten	9	4 333 748	5 088 498
Übrige kurzfristige Forderungen			
gegenüber Dritten		6 402 870	2 147 414
Vorräte		9 805 375	8 391 216
Aktive Rechnungsabgrenzung		1 475 952	578 487
Total Umlaufvermögen		57 178 770	84 075 022
Anlagevermögen			
Sachanlagen	10	703 749 624	512 505 096
Anlagen im Bau		2 005 210	106 274 296
Tauschteile Fahrzeuge		4 001 396	4 224 696
Finanzanlagen	11	711 563	641 001
Immaterielle Anlagen		750 000	116 800
Total Anlagevermögen		711 217 793	623 761 889
Total Aktiven		768 396 563	707 836 912

Passiven		31.12.2013	31.12.2012
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			
gegenüber Dritten		24 949 990	30 981 626
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		60 161	19 601
Passive Rechnungsabgrenzung	12	12 189 981	11 644 733
Kurzfristige Rückstellungen	13	8 060 561	8 375 818
Total kurzfristiges Fremdkapital		45 260 692	51 021 779
Langfristiges Fremdkapital			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	14	201 590 512	188 664 263
Investitionsdarlehen der öffentlichen Hand	15	443 032 096	388 746 728
Langfristige Rückstellungen	13	28 378 990	30 934 053
Total langfristiges Fremdkapital		673 001 598	608 345 044
Total Fremdkapital		718 262 291	659 366 823
Eigenkapital			
Aktienkapital		8 925 000	8 925 000
Gesetzliche Reserven			
Allgemeine Reserve		10 000	10 000
Reserve für eigene Aktien		13 998	13 998
Reserve aus Kapitaleinlagen		19 112 431	19 112 431
Reserven, Art. 67 EBG		6 336 157	1 220 752
Reserven, Art. 36 PBG		- 10 889 176	0
Rücklagen Art. 56 EBG/AlpTransit		6 055 476	6 055 476
Freie Reserven		18 906 202	913
Bilanzgewinn		1 664 183	13 131 520
Total Eigenkapital		50 134 272	48 470 089
Total Passiven		768 396 563	707 836 912

Anhang zur Jahresrechnung

1. Grundsätze der Rechnungslegung

1. 1. Allgemeines

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Anwendung der Übergangsbestimmungen zum neuen Rechnungslegungsrecht nach den bis zum 31. Dezember 2012 gültigen Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts über die Buchführung und Rechnungslegung erstellt. Die Bewertungsgrundsätze wurden gegenüber dem Vorjahr unverändert angewandt.

Die Darstellung der Jahresrechnung wurde vollständig überarbeitet. Der Vorjahresvergleich wurde entsprechend angepasst.

A-fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand werden bei der Aktivierung der Anlage direkt in der Anlagenbuchhaltung als Abzugsposition bei den Anschaffungskosten verbucht. In den Vorjahren wurden Anschaffungskosten im Umfang der A-fonds-perdu-Beiträge als separate Anlage mit Sofortabschreibung in der Anlagenbuchhaltung berücksichtigt und über den ausserordentlichen Ertrag und Aufwand gebucht.

1.2. Bewertungsrichtlinien

Grundlage der Bewertung bilden die Anschaffungs- bzw. Herstellkosten (Prinzip der historischen Kosten). Die Bewertung der wichtigsten Bilanzpositionen wird nachfolgend erläutert.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel werden zum Nominalwert bilanziert. Sie enthalten Kassenbestände, Postcheck- und Bankguthaben sowie Reka-Checks.

Wertschriften

Die Wertschriften sind zum Pro-Memoria-Franken bilanziert. Die Position enthält auch die eigenen Aktien, welche ebenfalls zum Pro-Memoria-Franken bilanziert sind.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige kurzfristige Forderungen

Die Forderungen werden zum Nominalwert bewertet. Forderungen mit ungenügender Bonität werden einzelwertberichtigt. Für das restliche Risiko wird eine Pauschalwertberichtigung gebildet.

Vorräte

Die Vorräte sind zum durchschnittlichen Anschaffungspreis bzw. zu Herstellkosten bewertet. Für Materialvorräte mit langer Lagerdauer wird eine Wertberichtigung gebildet. Strategisches Ersatzmaterial wird über die Lebensdauer der entsprechenden Fahrzeuge wertberichtigt, soweit das Material nicht verwertet wird.

Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen linear über die geplante Nutzungsdauer. Diese sind unter Berücksichtigung der Vorgabe der RKV wie folgt festgelegt:

Hochbau für Betrieb und Verwaltung (Gebäude)	50 Jahre
Feste Einrichtungen (unter Hochbau bilanziert)	4–20 Jahre
Fahrweg (Unter-, Oberbau, Tunnels, Brücken)	25–50 Jahre
Antrieb/Stromversorgung (Fahrleitung)	25–33 Jahre
Sicherung/Telekommunikation	10–20 Jahre
Publikumsanlagen	20–50 Jahre
Fahrzeuge	25–33 Jahre
Arbeits- und Dienstfahrzeuge	10 Jahre
Möbilien	4–20 Jahre
Verkaufsgeräte Zutritt	5–10 Jahre

Fremdkapitalzinsen werden bei grösseren Anschaffungen bis zum Zeitpunkt der kommerziellen Inbetriebnahme aktiviert. A-fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand und von Dritten für aktivierbare Investitionen werden als Abzugsposition bei den Anschaffungskosten berücksichtigt, sodass die Abschreibungen nur auf dem reduzierten Anschaffungswert berechnet werden.

Tauschteile Fahrzeuge

Die Tauschteile werden zu Anschaffungskosten abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen linear über die Nutzungsdauer der Fahrzeuge, für welche die Tauschteile Verwendung finden.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind zum Anschaffungswert unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

Immaterielle Anlagen

Die immateriellen Anlagen umfassen erworbene immaterielle Werte. Diese werden linear über drei bis sechs Jahre abgeschrieben.

Fremdkapital

Als kurzfristiges Fremdkapital gelten alle innerhalb eines Jahres fälligen Verbindlichkeiten sowie Abgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen.

Im langfristigen Fremdkapital sind Verpflichtungen mit einer Laufzeit von über einem Jahr enthalten. Es wurde darauf verzichtet, den innerhalb eines Jahres fälligen Teil der langfristigen Verbindlichkeiten in die kurzfristigen Verbindlichkeiten umzugliedern.

Die Investitionsdarlehen der öffentlichen Hand werden unter dem langfristigen Fremdkapital ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten werden zu ihrem Nominalwert bilanziert.

Rückstellungen

Für bezifferbare Risiken, für welche ein Geldabfluss in der Zukunft wahrscheinlich ist, werden Rückstellungen gebildet.

Reserven für künftige Verluste

Die Schweizerische Südostbahn AG untersteht dem Eisenbahngesetz (EBG) und dem Personenbeförderungsgesetz (PBG).

Reserven, Art. 67 EBG: Überschüsse aus Abgeltungsbeiträgen von Bund und Kantonen sind laut Art. 67 EBG der Reserve für künftige Verluste der Sparte Infrastruktur zuzuweisen. Fehlbeträge werden dieser Reserve entnommen.

Reserven, Art. 36 PBG: Überschüsse aus der von Bund und Kantonen finanzierten Verkehrssparte sind gemäss Art. 36 PBG mindestens zu zwei Dritteln der Reserve für künftige Fehlbeträge zuzuweisen. Fehlbeträge aus abgeltungsberechtigten Sparten werden dieser Reserve entnommen. Können die Gesamtaufwendungen der Verkehrssparte nicht mit den Erträgen und den von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen gedeckt werden, wird der Fehlbetrag auf neue Rechnung vorgetragen.

2. Erläuterungen zu einzelnen Positionen der Jahresrechnung in CHF

1 Verkehrsertrag

	2013	2012
Personenverkehrsertrag	36 114 214	35 656 619
Gepäckverkehr	163 342	189 906
Auflösung Rückstellung GA FVP	462 454	0
Total	36 740 010	35 846 525

2 Übriger Ertrag

Der übrige Ertrag setzt sich aus folgenden Positionen zusammen:

	2013	2012
Ertrag aus Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	2 652 538	3 842 204
Provisionsertrag und Kommissionen	2 096 875	2 237 710
Ertrag aus Dienstleistungen	925 019	171 886
Gesellschaftsreisen und Nebenerlöse Stationen	929 333	872 858
Ertrag aus Verkauf von Material	487 233	96 894
Sonstiger Ertrag	376 133	294 188
Debitorenverluste, Skonto	-62 059	11 243
Total	7 405 071	7 526 984

3 Personalaufwand

	2013	2012
Löhne und Gehälter	47 274 423	45 581 726
Sozialleistungen	8 215 146	8 064 682
Temporäres Personal	2 812 043	871 984
Übriger Personalaufwand	4 135 714	1 947 776
Total	62 437 327	56 466 168

4 Übriger Betriebsaufwand

	2013	2012
Versicherungen, Abgaben und Gebühren	904 885	771 865
Energie- und Entsorgungsaufwand	4 615 832	4 740 546
Verwaltungs- und Informatikaufwand	2 271 033	1 789 586
Werbeaufwand	1 084 595	684 289
Sonstiger Betriebsaufwand	3 035 786	2 949 723
Total	11 912 131	10 936 010

Im sonstigen Aufwand ist die Vorsteuerkürzung enthalten. Auf dem Anteil der Abgeltungszahlungen sowie anderen Subventionen muss pauschal eine Vorsteuerkürzung von 3,70% vorgenommen werden.

5 Abschreibungen

	2013	2012
Abschreibungen Finanzanlagen	250 000	0
Abschreibungen Sachanlagen	36 534 187	38 927 098
Abschreibungen Tauschteile	584 737	474 802
Abschreibungen immaterielle Anlagen	104 300	127 000
Total	37 473 224	39 528 900

In den Abschreibungen Sachanlagen sind Sonderabschreibungen von Fahrzeugen im Betrag von CHF 3 121 752.- im Jahr 2013 und CHF 4 799 379.- im Jahr 2012 enthalten. Zudem sind Verluste aus Anlagenabgängen im Jahr 2013 im Betrag von CHF 99 389.- in den Abschreibungen Sachanlagen verbucht.

6 Finanzerfolg

	2013	2012
Zinsen Fremdfinanzierung Rollmaterial	- 3 032 295	- 2 703 223
Zinsaufwand Darlehen (SZKB)	- 242 000	- 272 148
Übriger Finanzaufwand	- 7 941	- 336
Währungserfolg	- 30 355	24 314
Finanzertrag	120 183	85 899
Total	- 3 192 409	- 2 865 494

7 Ausserordentlicher Erfolg

	2013	2012
Nicht aktivierbare Kosten Art. 56 EBG/Alp Transit/BehiG	0	- 31 076 006
Nicht periodische Aufwände und Rückstellungen	0	- 9 365 486
Sanierungsbeitrag Pensionskasse	0	- 4 273 320
Übriger ausserordentliche Aufwand	- 77 143	0
Ausserordentlicher Aufwand	- 77 143	- 44 714 812
A-fonds-perdu-Beiträge Art. 56 EBG/Alp Transit/BehiG	0	31 076 006
Übriger ausserordentliche Ertrag	0	2 587 431
Rückgängigmachung von Abschreibungen	0	1 000 000
Darlehensverzicht Aktionäre zur Sanierung der Pensionskasse	0	34 050 183
Ausserordentlicher Ertrag	0	68 713 620
Total	- 77 143	23 998 807

8 Flüssige Mittel

	31.12.2013	31.12.2012
Kassenbestände	4 564	13 383
Post	14 757 026	11 135 747
Bankguthaben	19 411 303	56 258 853
Stationen	987 905	461 396
Total	35 160 798	67 869 379

Die Euro-Bankbestände wurden zu den folgenden Jahresendkursen umgerechnet:

31.12.2013 CHF/EUR 1.2255

31.12.2012 CHF/EUR 1.2068

9 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2013	31.12.2012
Forderungen gegenüber Dritten	4 461 248	5 179 598
Delkrederere	- 127 500	- 91 100
Total	4 333 748	5 088 498

10 Sachanlagen

Wir verweisen auf den Anlagespiegel auf Seite 41.

11 Finanzanlagen

Die Finanzanlagen enthalten Beteiligungen an den folgenden Gesellschaften sowie die Mietzinsdeposits für die gemieteten Räumlichkeiten.

	Beteiligung SOB in %	31.12.2013	31.12.2012
Parking Wattwil AG	14,08	641 000	641 000
KPZ Fahrbahn AG	50,00	300 000	0
Wertberichtigung KPZ Fahrbahn AG		- 250 000	0
Trasse Schweiz AG	25,00	1	1
Total Beteiligungen		691 001	641 001
Mietzinsdeposits		20 562	0
Total		711 563	641 001

12 Passive Rechnungsabgrenzung

	31.12.2013	31.12.2012
Personenverkehr Halbtax- und Jahresabo	9 752 537	9 645 321
Marchzinsen Kassascheine/Darlehen	891 902	863 690
Übrige Abgrenzungen	1 545 542	1 135 722
Total	12 189 981	11 644 733

13 Rückstellungen

	31.12.2013	31.12.2012
Rollmaterial- und Drehgestellrevisionen	3 645 000	3 615 360
Rast- und Ruhetage, Überzeit und Ferien	2 910 526	2 542 530
Abbruch alte Fahrzeuge inkl. Asbestentsorgung	807 355	1 200 000
Übrige kurzfristige Rückstellungen	697 680	1 017 928
Total kurzfristige Rückstellungen	8 060 561	8 375 818
Sanierungsrückstellung Pensionskasse	26 342 777	28 780 000
Teuerungszulagen an Rentner	1 620 823	1 848 798
Übrige langfristige Rückstellungen	415 390	305 255
Total langfristige Rückstellungen	28 378 990	30 934 053
Total	36 439 551	39 309 871

14 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2013	31.12.2012
3.375% Kassaschein SOB 2005-2030 (1. April)	10 000 000	10 000 000
2.600% Kassaschein SOB 2010-2020 (30. April)	18 500 000	18 500 000
2.375% Kassaschein SOB 2010-2020 (5. November)	26 000 000	26 000 000
1.250% Kassaschein SOB 2012-2032 (29. Juni)	30 000 000	30 000 000
1.375% Kassaschein SOB 2012-2037 (28. Dezember)	16 000 000	16 000 000
Finanzierungsleasing UBS	62 090 512	65 964 263
Übrige Darlehen	18 000 000	0
Total Darlehen Rollmaterial	180 590 512	166 464 263
Darlehen Kanton St.Gallen	13 300 000	13 400 000
Darlehen SZKB	7 700 000	8 800 000
Total übrige Darlehen	21 000 000	22 200 000
Total	201 590 512	188 664 263

15 Investitionsdarlehen der öffentlichen Hand

	31.12.2013	31.12.2012
A-fonds-perdu-Beiträge BehiG noch nicht abgerechnet	495 070	0
A-fonds-perdu-Beiträge HGV/AlpTransit noch nicht abgerechnet	200 000	1 652 666
Bedingt rückzahlbare Darlehen BehiG	610 359	166 667
Elektrifikationsdarlehen Kanton Zürich	231 530	231 530
NEAT-Mitfinanzierung Kantone AR/SG	6 500 000	6 500 000
Verzinsliche Darlehen FinöV-Fonds	35 000 000	14 400 000
Rückzahlbare Darlehen nach Art. 56 EBG	40 726 448	45 981 198
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG	162 676 476	152 076 476
Bedingt rückzahlbare Darlehen RK/LV Art. 56 EBG	196 592 213	167 738 191
Total	443 032 096	388 746 728

Die Investitionsdarlehen der öffentlichen Hand sind alle zinsfrei bis auf die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen aus dem Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds).

Von den rückzahlbaren Investitionsdarlehen wurden 2013 CHF 5 254 750.- zurückbezahlt. 2014 wird der gleiche Betrag von CHF 5 254 750.- zur Rückzahlung fällig.

3. Weitere Angaben zur Jahresrechnung in CHF

Bürgschaften, Garantieverpflichtungen, Pfandbestellungen

Verpfändungen 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.

	31.12.2013	31.12.2012
Darlehen im 1. und 2. Rang des Kantons St. Gallen an die ehemalige Bodensee-Toggenburg-Bahn	13 300 000	13 400 000
Elektrifikationsdarlehen des Kantons Zürich von 1937 an die ehemalige Schweizerische Südostbahn AG	231 530	231 530

Finanzierungsleasing

Am 17. März 2005 wurde mit der UBS Leasing AG ein Finanzierungsleasing für elf neue Flirt-Triebzüge abgeschlossen. Die Zins- und Amortisationszahlungen laufen bis 31. Dezember 2022.

	31.12.2013	31.12.2012
Fahrzeuge im Eigentum von UBS (Nettobuchwert)	71 495 897	75 258 832
Leasingverbindlichkeit	62 090 512	65 964 263

Brandversicherungswerte

	31.12.2013	31.12.2012
Anlagen, Fahrzeuge und Mobilien	688 000 000	645 000 000

Deckungssumme Sach- und Haftpflichtversicherungen

	31.12.2013	31.12.2012
Betriebshaftpflicht	100 000 000	100 000 000
Organhaft, Drittmandate	15 000 000	15 000 000
Reisevermittler	10 000 000	10 000 000
Feuer	100 000 000	100 000 000
Elementar		
Rollmaterial, Waren/Einrichtungen	50 000 000	50 000 000
Gebäude (Kanton Schwyz)	25 000 000	25 000 000
Betriebsunterbruch	20 000 000	20 000 000
Erdbeben		
Rollmaterial, Waren/Einrichtungen, Betriebsunterbruch	50 000 000	50 000 000
Kollision, Entgleisung		
Rollmaterial	20 000 000	20 000 000
Betriebsunterbruch	2 000 000	2 000 000
EDV, Maschinen, übrige Schäden	100 000 000	100 000 000

Angaben zu eigenen Aktien

	Anzahl	Preis in CHF	in CHF
Bestand per 1.1.2012	29 821		
Verkäufe	-1 400	1	1 400
Geschenke der SOB	-425	0	0
Bestand per 31.12.2012	27 996		
Buchwert der eigenen Aktien per 31.12.2012			1
Geschenke an die SOB	5 766	0	0
Verkäufe	-900	1	900
Geschenke der SOB	-375	0	0
Bestand per 31.12.2013	32 487		
Buchwert der eigenen Aktien per 31.12.2013			1

Spartenergebnis

	2013	2012
Infrastruktur	767 083	5 115 405
Verkehr	817 751	-10 889 176
Nicht abgeltungsberechtigter Bereich	79 349	30 364 336
Unternehmensergebnis	1 664 183	24 590 565

Investitionsrechnung der Sparte Infrastruktur**Art. 3, Abs. 2 RKV**

	2013
Anlagen im Bau 1.1	27 298 456
Rechnungen Dritte	63 675 788
Eigenleistungen	7 564 281
Von SBB übernommen	10 600 000
Total Investitionen	109 138 525
Erfolgsrechnung (Aufwand)	1 740 341
Anlagenrechnung (Aktivierung)	105 882 859
Anlagen im Bau 31.12.	1 515 325

Angaben zur Risikobeurteilung

Auf Basis der von der ETH Zürich entwickelten Risikomanagementmethode führten wir im vergangenen Geschäftsjahr erneut eine unternehmensweite Risikobeurteilung durch. Die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie die Abteilungsleiterinnen und Abteilungsleiter identifizierten Risiken und beurteilten deren Tragweite und Eintretenswahrscheinlichkeit. Die Risikobetrachtung aus dem Jahr 2012 hinterfragten wir kritisch und bewerteten sie neu.

Das Vorgehen teilte sich in drei Phasen auf:

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

Die Verantwortung für das Risikomanagement liegt beim Verwaltungsrat, die operative Umsetzung bei der Geschäftsleitung. Der Verwaltungsrat hat das Ergebnis der Risikobeurteilung 2013 verabschiedet. Bei der Überprüfung konnten wir keine ausserordentlichen Risiken feststellen.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung am 30. April 2014 genehmigt. Sie unterliegt der Abnahme durch die Generalversammlung am 13. Juni 2014. Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die einen massgeblichen Einfluss auf den Jahresabschluss 2013 haben könnten.

Information Bundesamt für Verkehr

Gemäss Art. 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) haben Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung mit den dazugehörigen Nachweisen dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Prüfung und Genehmigung einzureichen. Das BAV hat die Jahresrechnung 2013 geprüft und mit Schreiben vom 23. April 2014 ohne Vorbehalte genehmigt.

Antrag zur Verwendung des Bilanzgewinnes in CHF

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

	Antrag des VR 2013	Beschluss der GV 2012
Jahresgewinn	1 664 183	24 590 565
Vortrag aus Vorjahr	0	-11 459 046
Bilanzgewinn	1 664 183	13 131 519
Zuweisung an die spezialgesetzlichen Reserven		
Personenverkehr: Zuweisung Reserve gemäss Art. 36 PBG	817 751	-10 889 176
Infrastruktur: Zuweisung Reserve gemäss Art. 67 EBG	767 083	5 115 405
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	79 349	18 905 289
Entnahme aus der freien Reserve für Nachholung Zuweisung gesetzliche Reserve aus Bilanzgewinn 2012	945 000	0
Zuweisung an die gesetzliche Reserve	949 000	0
Zuweisung an die freie Reserve	74 710	18 905 290
Vortrag auf neue Rechnung	639	0

Anlagespiegel in CHF

	Grundstücke	Hochbau für Betrieb und Verw.	Fahrtweg	Antrieb/ Stromversorgung
Anschaffungswerte 1.1.2012	11 483 720	88 019 748	228 637 048	57 403 708
Zugänge	1 795	8 161 900	85 537 270	5 164 593
Abgänge	- 1 866 342	- 6 218 009	- 8 386 632	- 148 871
Umbuchungen				
Stand 31.12.2012	9 619 173	89 963 639	305 787 686	62 419 430
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2012	- 1 352 630	- 33 929 277	- 100 422 486	- 24 716 242
Planmässige Abschreibungen	- 16 849	- 3 328 040	- 35 405 722	- 1 765 864
Ausserplanmässige Abschreibungen				
Abgänge	1 369 479	5 912 461	8 076 752	135 353
Umbuchungen				
Stand 31.12.2012	0	- 31 344 856	- 127 751 456	- 26 346 753
Nettobuchwerte 31.12.2012	9 619 173	58 618 783	178 036 230	36 072 677
Anschaffungswerte 1.1.2013	9 619 173	89 963 639	305 787 686	62 419 430
Zugänge		4 956 100	68 394 859	7 510 100
Abgänge				
Investitionsbeiträge			- 2 362 652	
Umbuchungen		- 1 000 000	- 896 207	
Stand 31.12.2013	9 619 173	93 919 739	370 923 686	69 929 530
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2013	0	- 31 344 856	- 127 751 456	- 26 346 753
Planmässige Abschreibungen		- 2 480 527	- 8 320 738	- 1 915 898
Ausserplanmässige Abschreibungen				
Abgänge				
Umbuchungen		1 000 000		
Stand 31.12.2013	0	- 32 825 383	- 136 072 194	- 28 262 651
Nettobuchwerte 31.12.2013	9 619 173	61 094 356	234 851 492	41 666 879

Anlagespiegel der Sparte Infrastruktur in CHF

	Grundstücke	Hochbau für Betrieb und Verw.	Fahrtweg	Antrieb/ Stromversorgung
Anschaffungswerte 1.1.2013	9 619 173	45 234 999	305 787 686	61 939 286
Zugänge		884 700	68 203 359	7 064 100
Abgänge				
Investitionsbeiträge			- 2 362 652	
Umbuchungen			- 896 207	
Stand 31.12.2013	9 619 173	46 119 699	370 732 186	69 003 386
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2013	0	- 15 825 409	- 127 751 456	- 26 101 865
Planmässige Abschreibungen		- 1 275 433	- 8 320 099	- 1 899 129
Ausserplanmässige Abschreibungen				
Abgänge				
Umbuchungen				
Stand 31.12.2013	0	- 17 100 842	- 136 071 555	- 28 000 994
Nettobuchwerte 31.12.2013	9 619 173	29 018 857	234 660 631	41 002 392

Sicherung / Telekommunikation	Publikums- anlagen	Fahrzeuge	Mobilien	Verkaufsgeräte Zutritt	Total
127 150 625	30 235 302	292 277 954	14 363 917	2 353 080	851 925 102
13 663 899	6 341 931	951 866	3 429 063		123 252 317
-7 989 968	-304 517	-4 577 662	-7 533 531	-214 212	-37 239 744
-57 200		57 200			0
132 767 356	36 272 716	288 709 358	10 259 449	2 138 868	937 937 675
-50 653 113	-9 228 303	-162 560 715	-9 070 804	-734 125	-392 667 695
-7 434 449	-2 817 582	-9 773 273	-1 270 187	-408 564	-62 220 530
		-4 799 379			-4 799 379
7 454 197	104 519	4 565 823	6 422 229	214 212	34 255 025
57 200		-57 200			0
-50 576 165	-11 941 366	-172 624 744	-3 918 762	-928 477	-425 432 579
82 191 191	24 331 350	116 084 614	6 340 687	1 210 391	512 505 096
132 767 356	36 272 716	288 709 358	10 259 449	2 138 868	937 937 675
18 050 600	12 067 800	122 820 950	2 588 600	111 400	236 500 409
-153 201		-4 287 340	-47 133		-4 487 674
-94 000	-2 543 002				-4 999 654
					-1 896 207
150 570 755	45 797 514	407 242 968	12 800 916	2 250 268	1 163 054 549
-50 576 165	-11 941 366	-172 624 744	-3 918 762	-928 477	-425 432 579
-6 320 051	-852 524	-10 951 682	-2 051 013	-420 613	-33 313 046
		-3 121 752			-3 121 752
82 984		1 432 527	46 941		1 562 452
					1 000 000
-56 813 232	-12 793 890	-185 265 651	-5 922 834	-1 349 090	-459 304 925
93 757 523	33 003 624	221 977 317	6 878 082	901 178	703 749 624

Sicherung / Telekommunikation	Publikums- anlagen	Fahrzeuge	Mobilien	Verkaufsgeräte Zutritt	Total
131 632 646	35 661 033	13 727 573	1 527 491	138 387	605 268 274
16 969 000	12 023 300	575 100	163 300		105 882 859
		-3 717 154			-3 717 154
-94 000	-2 543 002				-4 999 654
					-896 207
148 507 646	45 141 331	10 585 519	1 690 791	138 387	701 538 118
-50 105 625	-11 902 330	-6 553 923	-555 338	-76 117	-238 872 063
-6 161 120	-838 145	-502 357	-135 061	-8 467	-19 139 811
					0
		867 460			867 460
					0
-56 266 745	-12 740 475	-6 188 820	-690 399	-84 584	-257 144 414
92 240 901	32 400 856	4 396 699	1 000 392	53 803	444 393 704

Anlagespiegel in CHF

Bericht der Revisionsstelle



Bericht der Revisionsstelle
an die Generalversammlung der
Schweizerische Südostbahn AG
St. Gallen

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Schweizerische Südostbahn AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 28 bis 41), für das am 31. Dezember 2013 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 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

PricewaterhouseCoopers AG, Vadianstrasse 25a / Neumarkt 5, Postfach, 9001 St. Gallen
Telefon: +41 58 792 72 00, Telefax: +41 58 792 72 10, www.pwc.ch

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.



Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) 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

Bruno Räss
Revisionsexperte
Leitender Revisor

Johanna Grass-Kunz
Revisionsexpertin

St. Gallen, 30. April 2014



A-05-14 Layout: sag's | Titelbild: Tobias Siebrecht, Flirt 4-fach-Traktion auf Sittertobelviadukt

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
+41 71 228 23 23 | www.sob.ch

Swiss Climate
Klimaneutral
gedruckt
SC2014041103 • www.swissclimate.ch


MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C008549
www.fsc.org