

# Geschäftsbericht 2014

**SOB** SÜDOSTBAHN  
gerade unterwegs

# Auf einen Blick

	2014	2013
Zugkilometer* (km)	5 434 836	3 591 000
Transportierte Fahrgäste** (Personen)	12 478 869	13 487 151
Personenkilometer*** (Pkm)	244 029 736	200 490 125
Energieverbrauch auf dem SOB-Netz (kWh)	29 813 651	31 334 094
Mitarbeitende (Vollzeitstellen)	521	514

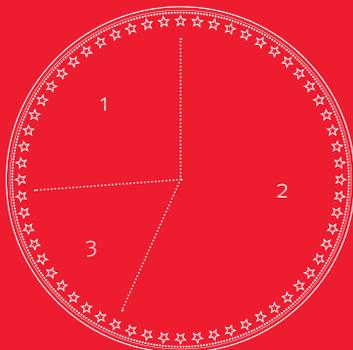
\* Von allen SOB-Zügen zurückgelegte Strecke \*\* Ab 2014 neues Berechnungsverfahren \*\*\* Von allen Passagieren gesamthaft gefahrene Kilometer

Erfolgsrechnung in CHF	2014	2013
Verkehrsertrag	46 690 539	36 740 010
Abgeltungen	94 159 500	77 865 453
Übrige Betriebserträge	26 669 658	32 548 479
<b>Total Ertrag</b>	<b>167 519 697</b>	<b>147 153 942</b>
Personalaufwand	- 65 342 090	- 62 437 327
Sachaufwand	- 47 839 375	- 39 603 560
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>113 181 465</b>	<b>102 040 887</b>
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionen	- 45 533 977	- 40 175 349
Finanzerfolg	- 4 271 148	- 3 192 409
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>4 533 107</b>	<b>1 745 297</b>
Ausserordentliches Ergebnis und Steuern*	- 30 382	- 81 114
<b>Jahresgewinn</b>	<b>4 502 725</b>	<b>1 664 183</b>

\* 2014 nur Steuern

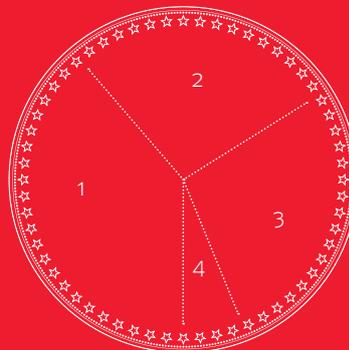
## Erfolgsrechnung 2014 im Überblick

Woher kommt ein Franken Ertrag?



- 1 Verkehrsertrag 27.90 Rp. (VJ: 25.00 Rp.)
- 2 Abgeltungen 56.20 Rp. (VJ: 52.90 Rp.)
- 3 Übrige Betriebserträge 15.90 Rp. (VJ: 22.10 Rp.)

Wohin geht ein Franken Aufwand?



- 1 Personalaufwand 39.00 Rp. (VJ: 42.40 Rp.)
- 2 Sachaufwand 28.60 Rp. (VJ: 26.90 Rp.)
- 3 Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionen/Finanzerfolg 29.70 Rp. (VJ: 29.50 Rp.)
- 4 **Betriebsergebnis 2.70 Rp. (VJ: 1.20 Rp.)**

# **Inhalt**

## **4 Editorial**

Dr. Hans Altherr  
Thomas KÜchler

## **6 Gegen das Tarifchaos**

## **14 Das Geschäftsjahr 2014**

## **16 Corporate Governance**

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung  
Organigramm  
Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

## **22 Finanzbericht**

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

## **Impressum**

Schweizerische Südostbahn AG  
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen  
Redaktion: Unternehmenskommunikation

Layout: sag's, St. Gallen  
Fotos Innenteil: Daniel Ammann, Christof  
Sonderegger, Appenzeller Bahnen AG, SOB  
Druck: Tschudy Druck, St. Gallen  
Papier: Munken Rough; FSC, ISO 14001

## Editorial

**Vorwärts. Das ist die Richtung, die die SOB kennt. Und sie ist auch bereit, Grenzen zu überschreiten.**

### Hans Altherr

«Blicken wir auf das vergangene Jahr zurück, fehlen zwar Mammutprojekte wie die Einführung der S-Bahn St. Gallen oder eine Grossbaustelle. Das bedeutet aber nicht, dass sich die SOB keiner Herausforderung gestellt hat. Denn gleich zu Beginn des Jahres mischten wir die Schweizer Bahnlandschaft mit unserem Konzept <Treno Gottardo> auf. Dass wir fähig sind, die Bedürfnisse des Pendler-, Tourismus- und Freizeitverkehrs zu erfüllen, zeigen wir bereits seit Jahren mit dem Voralpen-Express. Ein Konzept, das durchaus auch am Gotthard funktioniert hätte. Zu unserer Enttäuschung entschied sich das Bundesamt für Verkehr im Sommer, unseren Vorschlag nicht weiterzuverfolgen. Unser Vorstoss hinterliess dennoch seine Spuren, vor allem in der Medienlandschaft. Und es ging Schlag auf Schlag weiter.

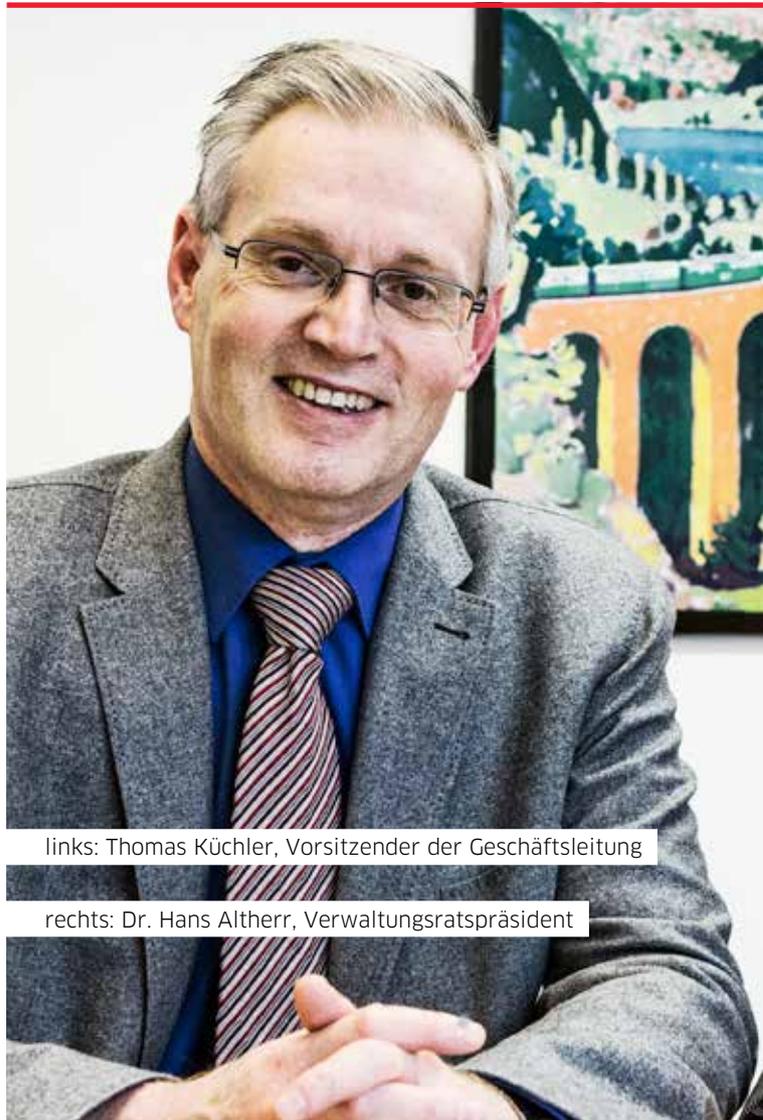
62% des Schweizer Stimmberechtigten sagten am 9. Februar Ja zur Vorlage <Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur> (FABI) und stellten sich ein weiteres Mal hinter den öffentlichen Verkehr (öV) der Schweiz. Mit der Annahme von FABI sind Unterhalt, Betrieb und Ausbau des Schienennetzes in der Verfassung verankert. Die SOB konzentriert sich nun darauf, die Kapazität auf ihrem Netz zu erhöhen, indem sie Engpässe beseitigt.

Einer dieser Engpässe zeigt sich besonders seit dem Fahrplanwechsel im Juni. Neu sind wir zwischen Rapperswil-Einsiedeln und Wädenswil-Einsiedeln im Halbstundentakt unterwegs. Grundsätzlich hat der aussergewöhnliche Fahrplanwechsel für die SOB gut funktioniert. Wegen der einspurigen Strecke Schindellegi-Feusisberg-Biberbrugg ist der verdichtete Fahrplan allerdings für Verspätungen anfälliger geworden. Für die SOB bedeutet das eine Qualitätseinbusse, will sie ihre Reisenden doch pünktlich ans Ziel bringen. Eine Doppelspur würde den Fahrplan stabilisieren. Ob und wann die SOB das zweite Gleis bauen kann, hängt von der Zustimmung der Besteller ab.

Wir beendeten das Jahr, wie wir es begonnen hatten: mit einem Knall. Im November gab Thomas Küchler im Verkehrshaus Luzern bekannt, dass die SOB zusammen mit Siemens ein E-Ticketsystem testet, das den Reisenden den Zugang zum öV vereinfachen und die Branche aus dem Tarifdschungel führen soll.»

### Thomas Küchler

«Erst kürzlich kämpfte auch ich mich durch den Tarifdschungel und sah vor lauter Optionen den Weg nicht. Mit meiner Frau und meinem Sohn unternahm ich eine Tagesreise nach St. Gallen, um dort meine Tochter zu besuchen. Ich besitze ein GA 1. Klasse, mein Sohn eines für die 2. Klasse und meine



links: Thomas Küchler, Vorsitzender der Geschäftsleitung

rechts: Dr. Hans Altherr, Verwaltungsratspräsident

Frau ein Halbtax. Wir wollten trotzdem gemeinsam Zugfahren. Also meldete ich mich noch zu Hause im Webshop an und versuchte, die beiden Tickets zu organisieren. Beim Versuch, den Klassenwechsel für meinen Sohn zu kaufen, blieb ich allerdings erfolglos. Die Zeit wurde knapp, und ich entschied mich, am Bahnhof in Uznach mein Glück zu versuchen.

Es war Sonntag, also nahm ich an, dass nur wenige Reisende unterwegs sein würden und ich das Billett in aller Ruhe am Automaten lösen könnte. Ein Trugschluss, denn in Uznach angekommen, traf ich auf eine Schlange vor dem Billettautomaten. Als ich endlich an der Reihe war, wagte ich mich zuerst ans Ticket für meine Frau. Hin- und Rückfahrt, 1. Klasse, mit Halbtax – eigentlich einfach. Trotzdem brauchte ich zwei Anläufe, und auch beim zweiten Versuch war mir nicht sofort klar, welcher Vorschlag – Einzelbillett oder Tageskarte, via Herisau oder Wil – der richtige war.

Nun war der Klassenwechsel für meinen Sohn dran. Mit der ankommenden S4 im Nacken, tippte ich mich durch das Sortiment. Als ich das Billett endlich fand – schon dafür brauchte ich einige Minuten –, schlug mir der Automat

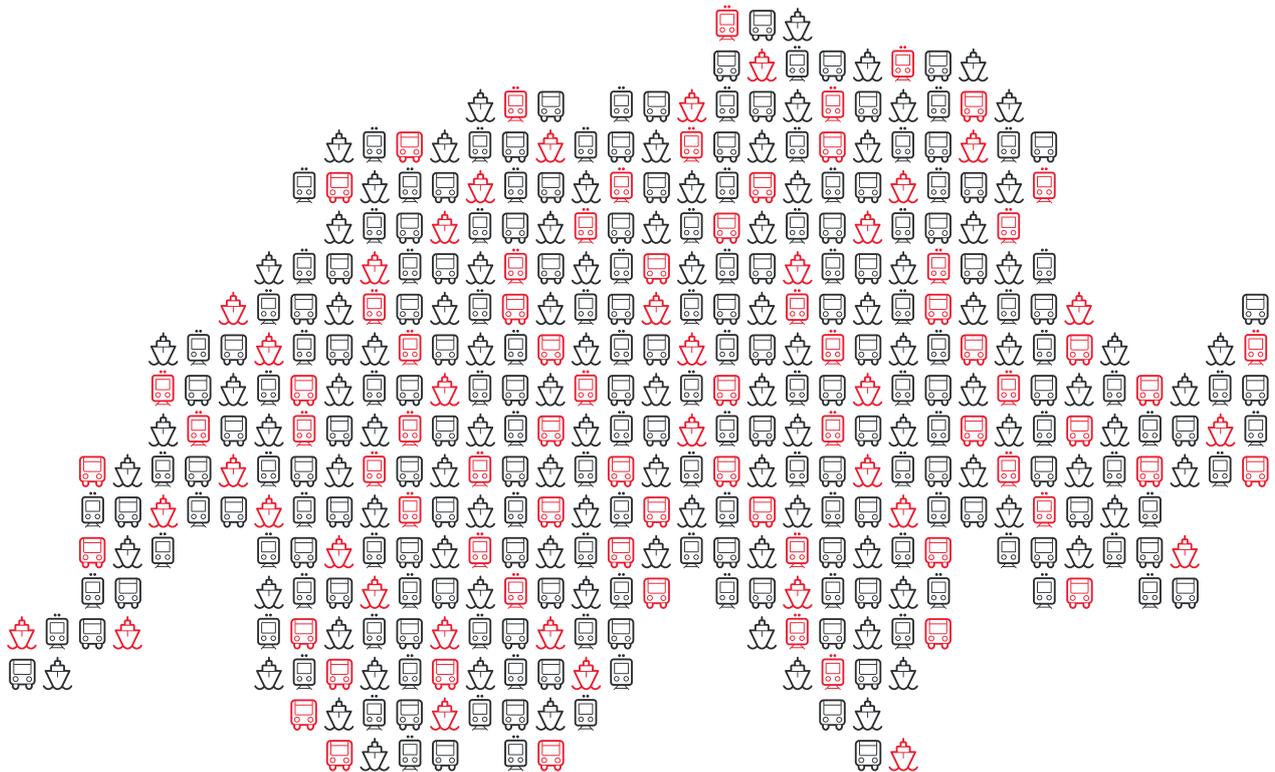
mehrere Möglichkeiten vor. Klassenwechsel streckenbezogen, Tagesklassenwechsel, 9, 10 oder 13 Zonen? Ich muss gestehen, damit war ich überfordert. Das merkte wohl auch der Herr hinter mir, der mir auf die Schulter klopfte und mir half, den Kaufvorgang abzuschliessen. Nur Sekunden später fuhr die S4 ein. Und meine Frau, mein Sohn und ich erreichten knapp und nur dank fremder Hilfe den Zug nach St. Gallen. Das ist mein persönliches Erlebnis im Schweizer Tarifschun- gel – und nur eines unter vielen. Denn auch die Kundinnen und Kunden beklagen sich regelmässig bei unserem Zugpersonal, in unseren Bahnreisezentren und beim Kundendienst darüber, wie schwierig der Billettkauf in den letzten Jahren geworden sei. Unser heutiges Vertriebssystem ist anspruchsvoll und komplex. Wir verlangen zu viel von den Reisenden, vor allem von den 6,35 Millionen ohne Pauschalabonnements. Diese sollten keinen Hochschulabschluss haben müssen, um ein Billett lösen zu können. Die Kundinnen und Kunden sind der Grund, wieso es uns gibt. Für sie fahren wir die Züge von A nach B. Und ihnen müssen wir einen einfachen Zugang zum öV garantieren. Mit dem aktuellen Tarifsystem können wir das aber nicht. Deshalb wollen wir als SOB einen Schritt vorwärts machen und die bestehenden Hürden überwinden. Mit dem elektronischen Ticketsystem Bibo («Be in, be out») sind wir auf dem richtigen Weg. Einsteigen, aussteigen – und sich weder vor-, während noch nach der Fahrt um das Billett sorgen müssen: das ist unser Ziel.»



# ***Gegen das Tarifchaos***







400 Transportunternehmen  
in der Schweiz  
127 Mitglieder im Verband  
öffentlicher Verkehr

Die Schweiz ist eine Streberin, wenn es um die Bahnlandschaft und den internationalen Vergleich geht. Nirgendwo sonst gibt es ein derart dicht gewebtes Netz von Bahn- und Buslinien, die nicht nur in einem regelmässigen Takt verkehren, sondern dies auch fast lückenlos nach perfekt koordinierten, dichten und anschlussfreundlichen Fahrplänen. Hier reisen Handwerker neben Bankdirektoren, Grossmütter neben Politikern und Schüler neben Touristen miteinander in den gleichen Fahrzeugen. Und zwar 2307km pro Person und Jahr. So viel wie kein anderes Volk. Doch das perfekte Bild bröckelt. Das Tarifsysteem des schweizerischen öffentlichen Verkehrs (öV) ist undurchsichtig und teilweise grotesk. Der ursprünglich simple Billettkauf ist zu einer echten Herausforderung geworden, und oft bestimmt der Zufall, wieviel ein Reisender für seine Fahrt zahlt. Privilegiert sind die Inhaber eines Pauschalabonnements, die Leidtragenden dagegen die eigentlichen Billettkäufer, also jene 2,35 Millionen Reisenden, die ein Halbtax besitzen, sowie die 4 Millionen Gelegenheitsfahrer ohne Rabattausweise. Sie alle müssen für jede Fahrt ein Billett kaufen, ebenso wie die Inhaber von Strecken- und Zonenabonnements für Fahrten ausserhalb ihres Tarifbereichs. Und welchen Preis sie dafür bezahlen, verkommt mehr und mehr zu einem Glücksspiel. Das hat damit zu tun, dass es in der Schweiz heute nicht mehr ein nationales Tarifsysteem gibt, sondern mehr als zwanzig.

### Mehr ist nicht gleich besser

Begonnen hat die verhängnisvolle Entwicklung mit der Bahnreform der 1990er-Jahre. Bis dahin hatten einige Transportunternehmen unter der Bezeichnung «Direkter Verkehr (DV)» eine Art nationaler Tarifgemeinschaft für nahezu alle Bereiche des öV betrieben. Für fast jede noch so komplizierte Reise innerhalb der Schweiz brauchte es nur ein Ticket. Das war zudem meist günstiger als der Kauf von Einzelbilletts. Massgebend für den Preis war in erster Linie die Distanz zwischen dem Abfahrts- und dem Ankunftsort. Dank dem DV war das schweizerische Tarifsysteem durchgehend übersichtlich und kundenfreundlich.

Doch mit der Kundenfreundlichkeit ist es seit etwa 1996 definitiv vorbei. Die damals beschlossene Übertragung der Verantwortung für den regionalen öffentlichen Verkehr vom Bund auf die Kantone (heute ist nur noch der Fernverkehr Bundessache), rief eine grosse Anzahl regionaler Tarifverbände hervor, die das einst stabile System ins Schwanken brachten. Den Regionalverkehr gestalten die Kantone, indem sie von den einzelnen Transportunternehmen Leistungen beziehen und für die ungedeckten Kosten aufkommen. Zusätzlich zur Gestaltung der Netze und Fahrpläne steuern sie die Tariffestsetzung der Verbände massgeblich.

Bereits im Vorfeld der Reorganisation startete 1987 die Region Nordwestschweiz einen – nach heutigen Begriffen ru-



**Direkter Verkehr  
St.Gallen-Genf  
53.00 Franken\***

**Einzelbillets  
St.Gallen-Genf  
67.70 Franken\***

\*2. Klasse,  
einfach,  
Halbtax

25.00 Franken

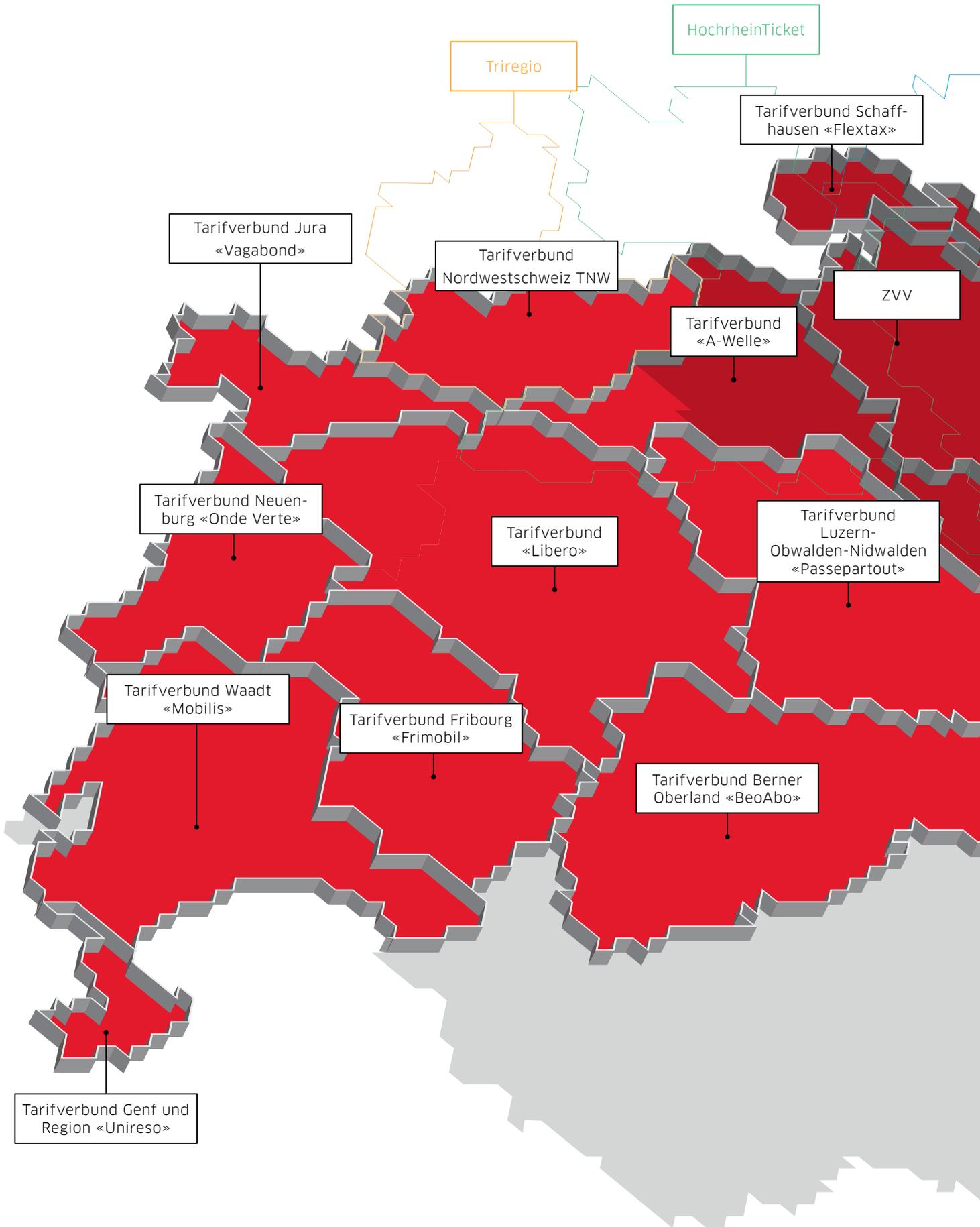
28.50 Franken

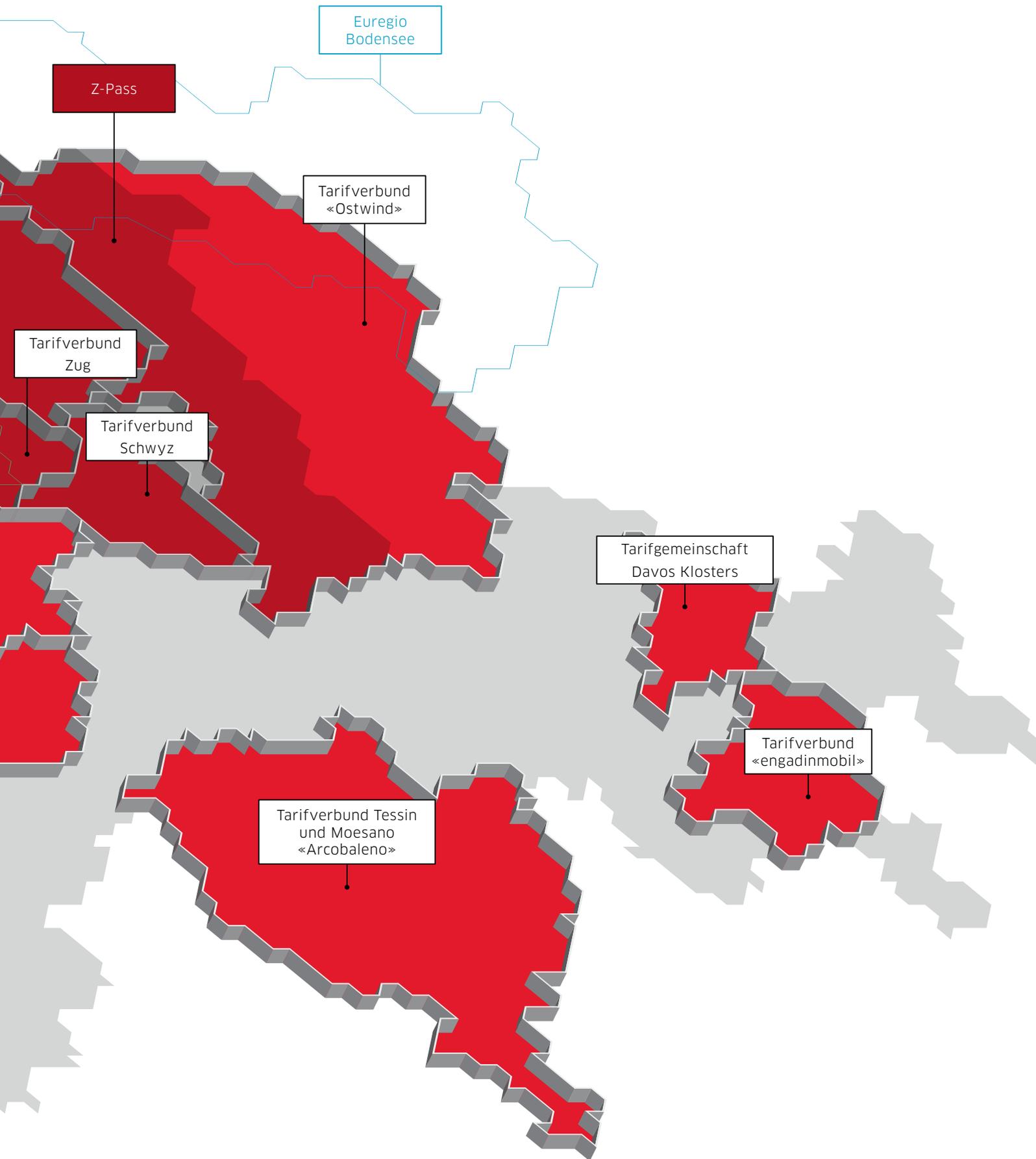
11.20 Franken

dimentären – Tarifverbund. 1990 folgte Zürich, das nicht nur die Tarife, sondern die gesamte kantonale Verkehrspolitik unter einen organisatorischen Hut brachte (Verkehrs- anstatt Tarifverbund). Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), eine Art Holding, koordiniert, lenkt und finanziert die Tätigkeiten von rund 50 Transportunternehmen. Alles Geld fliesst in eine Kasse, und alle Subventionen kommen von einer Stelle. Konsequenterweise führte der ZVV auch ein neues, in seinem Geltungsbereich einheitliches Tarifsysteem ein. Die Kundinnen und Kunden bezahlen nicht mehr für eine Reise von A nach B, sondern für die unbegrenzte Mobilität mit allen Verkehrsträgern innerhalb eines bestimmten geografischen Bereichs und einer bestimmten Zeit (Zonentarif).

Das System erwies sich als segensreich für den Grossraum Zürich, was zahlreiche andere Kantone zum Aufbau ähnlicher Systeme animierte. Heute existieren in der Schweiz 22 Tarifverbände. Und genau hier sitzt der Ursprung allen Übels.

Denn jeder Tarifverbund funktioniert für sich alleine betrachtet zur Zufriedenheit seiner Benutzerinnen und Benutzer und der verantwortlichen Kantone. Eine Koordination mit den anderen Verbänden aber fehlt. Die Folge sind uneinheitliche und mitunter unlogische Tarife bei Fahrten über die Verbundgrenze hinaus. Zwar gibt es übergreifende Strukturen wie der vom ZVV initiierte Z-Pass für Reisen in zwei benachbarte Systeme. Dieser erlaubt aber nur Reisen von Zürich aus in eine Richtung, also zum Beispiel mit dem Ostwind-Verbund





Richtung St.Gallen. Will man aus dem Ostwind-Gebiet via Zürich nach Aarau ins Gebiet der A-Welle, kommt der nationale Tarif des DV zum Tragen.

Das Beispiel ist so verwirrend wie typisch. Je nach Ausgangspunkt und Ziel der Reise sehen sich die Reisenden mit einer von drei unterschiedlichen, sich überlagernden Tarifphilosophien konfrontiert: Mit jener des DV als nationalem Standard (nach Distanz berechnet), mit jener des jeweiligen Tarifverbunds für regionale Fahrten (nach Zonen und Zeit) und allenfalls mit jener eines grenzüberschreitenden Systems à la Z-Pass mit wiederum speziellen Regeln (ebenfalls nach Zonen und Zeit). Die Systeme sind inkompatibel, und die abstruse Tarifvielfalt fördert nicht unbedingt die Popularität des öffentlichen Verkehrs. Hinzu kommt, dass sich die Reisenden den Weg aus diesem Tarifwirrwarr vermehrt alleine suchen müssen. Billettkäufe finden fast nur noch elektronisch oder am Automaten statt. Bediente Verkaufsstellen verschwinden, und die Kundinnen und Kunden werden ihrem Schicksal überlassen, Fehlkäufe an den Automaten sind unvermeidlich. Es braucht unbedingt – auch im Hinblick auf den demografischen Wandel – einen Weg aus dem Chaos.

### Licht am Ende des Tunnels

Da die Kantone autonom über ihren Regionalverkehr entscheiden, ist der Anreiz, zugunsten einer anderen Region Kompromisse einzugehen und die Tarife zu harmonisieren, gering oder gar nicht vorhanden. Es stellt sich somit die Frage, ob den Reisenden der Zugang zum komplexen Tarifsysteem mit technischen Hilfsmitteln erleichtert werden kann. Etwa nach dem Vorbild der Telefonie: Wer die richtige Nummer eintippt, kann in Sekundenschnelle über Landes- und Systemgrenzen hinweg an fast jeden Ort der Welt telefonieren. Um die technischen, regulatorischen und tariflichen Details der Gesprächsübermittlung kümmern sich Computer. Sie verrechnen die Leistungen unter den beteiligten Telefongesellschaften, und der Kunde erhält am Ende des Monats eine detaillierte Rechnung zugesandt.

Ähnliche Systeme gibt es auch für den öffentlichen Verkehr. Im Ausland (z.B. in England, in den Niederlanden usw.) sind sie bereits seit Jahren im Einsatz. In der heute vorherrschenden Version halten die Reisenden beim Ein- und Aussteigen eine Chipkarte an einen Kartenleser. Dadurch wird ihre Reise – auch über zahlreiche Etappen hinweg und mit verschiedenen Verkehrsmitteln – registriert, nachträglich jeweils zum günstigsten für den Fahrgast anwendbaren Tarif berechnet und am Monatsende verrechnet. Die modernere Variante erkennt die Fahrgäste bereits ohne ihr aktives Zutun. Sie werden über eine Chipkarte oder eine App auf ihrem Smartphone registriert, sobald und solange sie sich im Fahrzeug aufhalten («Be in, be out», Bibo). Technisch gesehen ist dieses System einsatzbereit. Und auch der Datenschutz ist gewährleistet – wer anonym reisen will, kauft sich eine Prepaid-Karte. Ganz nach dem Vorbild der Telefonie. Wozu also noch abwarten?

Trotz all diesen unbestrittenen Sachverhalten und der Einigkeit darüber, dass dringend ein Weg aus dem Chaos gefunden werden muss, tut sich die Branche mit einer Initiative in diese Richtung schwer. Die ganze Branche? Nein. Wir und einige gleichgesinnte Transportunternehmen wollen die bestehenden Hürden überwinden. Zusammen mit Siemens führen wir Tests mit einem zeitgemässen Bibo-System durch. Ende 2014 haben wir eine Komposition des Voralpen-Express technisch ausgerüstet. Das Ziel des Praxistests ist es, mit überzeugenden Daten zu einem Meinungsumschwung zugunsten eines zeitgemässen Fahrgasterfassungs- und Tarifsystems im öffentlichen Verkehr der Schweiz beizutragen. Damit die Schweiz zumindest die Chance hat, ihr derzeitiges Tarifchaos zu überwinden. Und auch in Zukunft als Bahnland Bestnoten erzielt.

### Gründungsjahre der Tarifverbände im SOB-Gebiet

**1986**

Tarifverbund  
Passepartout

**1990**

Zürcher Verkehrsverbund

**1992**

Tarifverbund  
Zug

**1999**

Tarifverbund  
Schwyz

**2002**

Tarifverbund  
Ostwind

**2004**

Z-Pass



# Das Geschäftsjahr 2014

## Januar

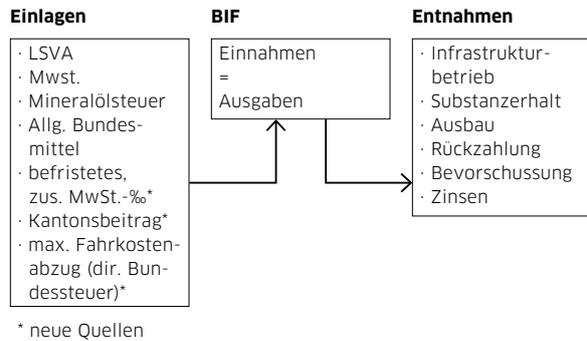
### Treno Gottardo

Ein Paukenschlag zum Jahresanfang: Am 30. Januar reichten wir dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das bereinigte Konzept für den Betrieb der Gotthardbergstrecke nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels ein. Im Konzept vereinten wir Angebots- und Vermarktungsansätze und deckten damit die Bedürfnisse des Pendler-, Tourismus- und Freizeitverkehrs ab. Ein Konzept, das wir beim Voralpen-Express (VAE) seit Jahren erfolgreich anwenden. Unsere Konzepteingabe löste ein grosses Medienecho aus. Leider entschied sich das BAV im Juni 2014, unser Konzept nicht weiterzuverfolgen.

## Februar

### FABI

Die Schweiz sagte mit 62 Prozent Ja zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Damit ist die nachhaltige Finanzierung für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur auf Jahrzehnte hinaus gesichert.



## Be in, be out (Bibo)



Eine Weltpremiere: Die SOB und Siemens präsentieren eine neue eTicketing-Lösung. Dank einer Smartphone-App steigen Reisende ganz einfach ein- und aus und bezahlen die gefahrenen Kilometer entweder pre- oder postpaid.

## Juli-August

### Kraftakt (Re-)Zertifizierung

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiberin und Instandhalterin von Rollmaterial müssen wir uns regelmässigen Prüfungen in den Bereichen Qualität, Risiko, Sicherheit und Umwelt stellen. Während des ganzen Jahres haben uns externe Stellen acht Mal überprüft. Der Sommer aber stand im Zeichen zweier grosser (Re-)Zertifizierungen, ISO 9001 und ECM (Entity in charge of maintenance), die wir beide erfolgreich bestanden haben.

## November

**Kooperation SOB-AB**

Die SOB und die Appenzeller Bahnen AG wollen bei der Rollmaterial-Instandhaltung kooperieren. Frühestens Ende 2016 könnte am Standort Herisau eine neue Werkstatt den Betrieb aufnehmen.



Mai

**Fahrplanwechsel**

Der wegen der Durchmesserlinie Zürich notwendige grosse Fahrplanwechsel veränderte auch bei uns einiges. Die neue S27 ersetzt halbstündlich die S-Bahn Zürich zwischen Siebnen-Wangen und Ziegelbrücke, der VAE hält in Rothenthurm und auch auf unseren S-Bahn- und Buslinien gab es Anpassungen.



Juni

**Erneuerungen Bahnhof Herisau**

2750 m Gleis, 10'000 t Schotter, 4000 Schwellen – so viel Material benötigten wir für die Gleis- und Weichenerneuerungen. Ausserdem modernisierten wir die Bahntechnik und bauten die Fahrstrom- und Sicherungsanlagen um.

Juli

**Eröffnung BRZ Einsiedeln**

Am 10. Dezember eröffneten wir, nach Herisau und Wattwil, in Einsiedeln das letzte grosse Bahnreisezentrum mit einem offenen Schalterbereich und neuen Personalräumen für die Mitarbeitenden. Der Neubau dauerte gut ein Jahr.



Dezember

# 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 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 Prozent 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, 9001 St.Gallen, bezogen oder unter [www.sob.ch](http://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

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 2014 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.-

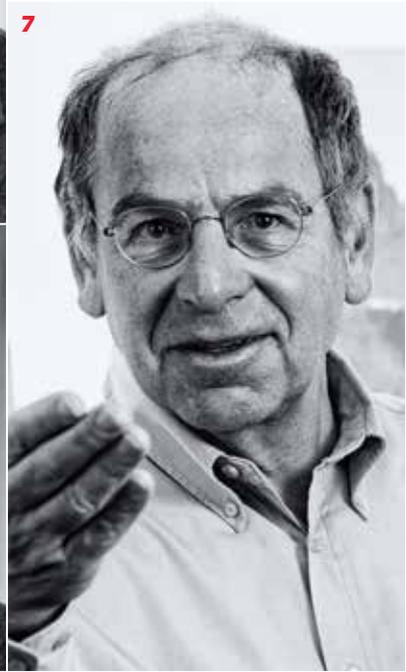
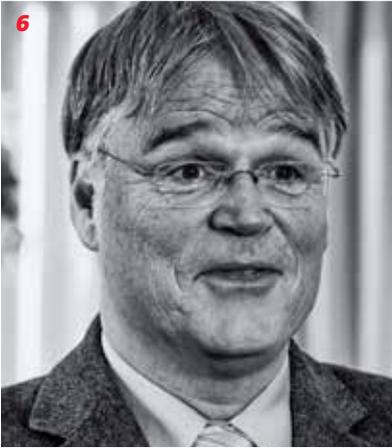
Bund und Kantone		Gemeinden und Bezirke	
Bund	35,83%	Politische Gemeinde St.Gallen	5,69%
Kanton St.Gallen	19,17%	Gemeinde Herisau	2,34%
Kanton Schwyz	5,79%	Bezirk Einsiedeln	0,95%
Kanton Zürich	3,81%	Stadt Wädenswil	0,73%
Kanton Thurgau	1,80%	Gemeinde Romanshorn	0,73%
Kanton Appenzell Ausserrhoden	0,87%	Stadt Rapperswil-Jona	0,55%
<b>Private</b>		Ortsbürgergemeinde St.Gallen	0,48%
Privataktionäre	15,15%	Übrige Gemeinden/Bezirke	6,11%

### 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](http://www.sob.ch) veröffentlicht. Fragen zum Aktionariat richten Sie bitte an [info@sob.ch](mailto:info@sob.ch), für Medienanfragen kontaktieren Sie bitte [medienstelle@sob.ch](mailto:medienstelle@sob.ch).



**Verwaltungsrat****Hans Altherr<sup>1</sup>**

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

**Willi Haag<sup>2</sup>**

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

**Andreas Barraud<sup>3</sup>**

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

**Fredy Brunner<sup>4</sup>**

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 Bütikofer<sup>5</sup>**

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),  
VR BLS AG

**Thomas Eichler<sup>6</sup>**

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

**Hans Flury<sup>7</sup>**

Betriebsökonom HWV  
seit 2010 im VR  
seit 2010 im Finanz- und Prüfungsausschuss des VR  
ehem. CFO BLS AG

**Piergiorgio Giuliani<sup>8</sup>**

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

**Geschäftsleitung****Thomas Küchler<sup>9</sup>**

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 Barth<sup>10</sup>**

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

**Bruno Baumgartner<sup>11</sup>**

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 Güttinger<sup>12</sup>**

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

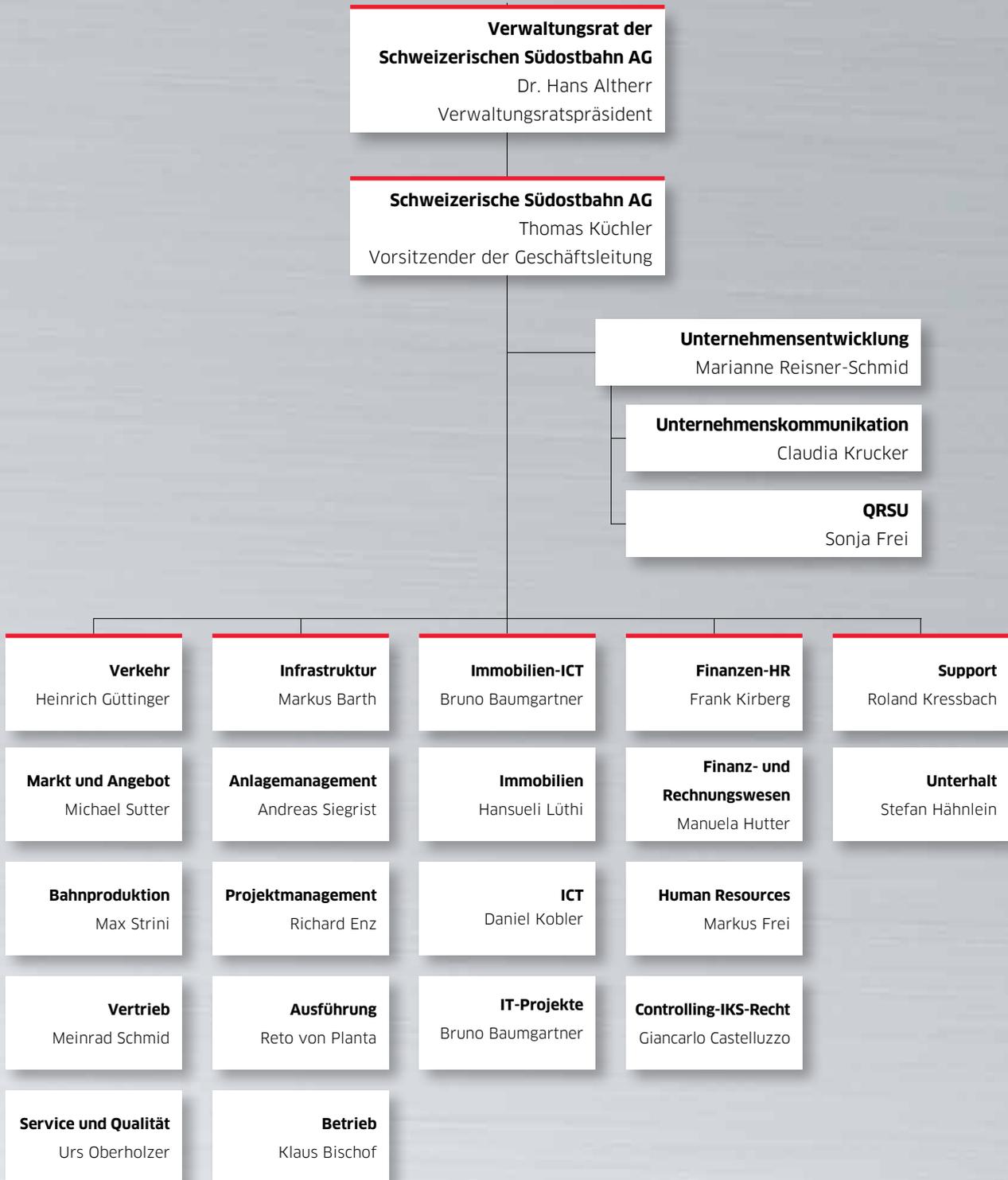
**Frank Kirberg<sup>13</sup>**

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

**Roland Kressbach<sup>14</sup>**

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

# Organigramm



# Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

Reiseverkehr									
	Personen Anzahl		Personenkilometer Total-Pkm		Total-Ertrag		je Person CHF	je Pkm Rp.	Ø km je Person
<b>1. Total Fahrausweise</b>	<b>12 478 869</b>	<b>100%</b>	<b>244 029 736</b>	<b>100%</b>	<b>46 475 721</b>	<b>100%</b>	<b>3.72</b>	<b>19.05</b>	<b>19.56</b>
2. Klasse	11 553 964	93%	222 771 651	91	41 426 342	89	3.59	18.60	19.28
1. Klasse	924 906	7%	21 258 085	9	5 049 379	11	5.46	23.75	22.98
<b>1.1 Total Einzelreisende</b>	<b>872 874</b>	<b>7%</b>	<b>28 950 163</b>	<b>12%</b>	<b>5 617 955</b>	<b>12%</b>	<b>6.44</b>	<b>19.41</b>	<b>33.17</b>
2. Klasse	820 502		26 886 787		4 940 846		6.02	18.38	32.77
1. Klasse	52 372		2 063 376		677 109		12.93	32.82	39.40
<b>1.2 Total Pauschalreisende</b>	<b>4 369 608</b>	<b>35%</b>	<b>121 292 061</b>	<b>50%</b>	<b>21 332 988</b>	<b>46%</b>	<b>4.88</b>	<b>17.59</b>	<b>27.76</b>
2. Klasse	3 714 167		104 596 536		17 730 806		4.77	16.95	28.16
1. Klasse	655 441		16 695 525		3 602 182		5.50	21.58	25.47
<b>1.3 Total Verbunde*</b>	<b>7 236 386</b>	<b>58%</b>	<b>93 787 512</b>	<b>38%</b>	<b>19 524 778</b>	<b>42%</b>	<b>2.70</b>	<b>20.82</b>	<b>12.96</b>
2. Klasse	7 019 295		91 288 328		18 754 690		2.67	20.54	13.01
1. Klasse	217 092		2 499 184		770 088		3.55	30.81	11.51
<b>2. Tarifierleichterung Verbunde</b>					<b>87 888</b>				
<b>3. Gepäckverkehr</b>					<b>214 817</b>				
<b>Total Reiseverkehr</b>					<b>46 778 426</b>				

\* Ostwind, ZVV, Z-Pass, Schwyz, Zug, Passepartout

# ***Finanz- bericht***

**24 Finanzieller Lagebericht**

**26 Erfolgsrechnung**

**27 Bilanz**

**28 Anhang zur Jahresrechnung**

**37 Antrag zur Verwendung des Bilanzgewinns**

**42 Bericht der Revisionsstelle**

## Finanzieller Lagebericht

Durch die Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 hat die SOB die Produktion ihrer Zugskilometer um 51,3% gesteigert. Diese Zunahme hat das vergangene Geschäftsjahr geprägt. Ein Vergleich des Jahres 2014 mit dem Vorjahr ist daher nicht mehr möglich. Die effektive Zunahme der Verkehrserlöse mit dem erweiterten Verkehrsangebot der S-Bahn St.Gallen betrug CHF 9,9 Mio. Sie liegt aber rund CHF 1,6 Mio. tiefer als geplant. Trotzdem erwirtschaftete die SOB in der Sparte Regionaler Personenverkehr einen Gewinn von CHF 2,2 Mio. Auch in der Sparte Infrastruktur konnte mit einem Gewinn von CHF 2,4 Mio. ein positives Ergebnis erzielt werden. Dank diesen beiden Spartenergebnissen ist es der SOB gelungen, die notwendige Liquidität für die Sanierung der Pensionskasse sicherzustellen. Somit hat die SOB im Jahr 2014 trotz den fehlenden Verkehrserlösen ein sehr erfreuliches Ergebnis erwirtschaftet. Der Unternehmensgewinn beträgt CHF 4,5 Mio.

### Erfolgsrechnung

Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 27,1% auf CHF 46,7 Mio. Zudem stiegen die Einnahmen aus der Infrastrukturbenützung von Dritten von CHF 2,7 Mio. um 64,9% auf CHF 4,4 Mio. Die an Dritten verrechneten Leistungen reduzierten sich um CHF 6,6 Mio. auf noch CHF 0,5 Mio. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 hatte die SOB den Voralpen-Express (VAE) zu 100% in ihr Eigentum übernommen. Bis dahin war der VAE ein Gemeinschaftswerk der SOB (2/3) und SBB (1/3). Die erbrachten Leistungen in den Bereichen Lok- und Zugpersonal sowie Fahrzeuge wurden jeweils gegenseitig verrechnet. Durch das erweiterte Verkehrsangebot stiegen auch die Abgeltungen von Bund und Kantonen in der Sparte Regionaler Personenverkehr um CHF 13,6 Mio. auf CHF 56,3 Mio. In der Sparte Infrastruktur stiegen die Abgeltungen aufgrund erhöhter Abschreibungen um CHF 2,7 Mio. auf CHF 37,9 Mio.

Die viel höhere Verkehrsleistung im Jahr 2014 hatte auch Auswirkungen auf die Kosten. Der Personalaufwand stieg um CHF 2,9 Mio. auf CHF 65,3 Mio. Am Jahresende beschäftigte die SOB 572 Personen (Vorjahr 559). Dies entspricht 521 Vollzeitstellen (Vorjahr 514). Der Personalaufbau hatte bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 stattgefunden. Die Auswirkungen sind jedoch erst

im Jahr 2014 gesamthaft in den Kosten enthalten. Die um zwölf Flirt-Triebzüge erweiterte Flotte hatte einen um CHF 1,9 Mio. höheren Fahrzeugaufwand zur Folge. Auch die Betriebsleistungen von Dritten stiegen mit dem erweiterten Verkehrsangebot um 29,8% auf CHF 21,4 Mio. Der übrige Betriebsaufwand erhöhte sich wegen höherer Informatikkosten und des Vorsteuerabzugs von 3,7% auf den gestiegenen Abgeltungen um CHF 1,0 Mio.

Der Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte 2014 auf erfreuliche CHF 54,3 Mio. gesteigert werden. Im Vorjahr hatte der EBITDA noch CHF 45,1 Mio. betragen.

Die Abschreibungen stiegen im Geschäftsjahr um CHF 6,7 Mio. auf CHF 44,2 Mio. Dies zum einen aufgrund von Investitionen in die Infrastruktur für den Betrieb der S-Bahn St.Gallen und einer besseren Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV). Zum anderen investierten wir im Verkehr rund CHF 110 Mio. in neues Rollmaterial, ebenfalls im Zusammenhang mit dem Betrieb der S-Bahn St.Gallen.

Der Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT) konnte um erfreuliche CHF 3,9 Mio. von CHF 4,9 Mio. auf CHF 8,8 Mio. erhöht werden.

Im Finanzaufwand schlugen die Zinsen für die Anschaffung der neuen Flirt-Triebzüge mit CHF 1,2 Mio. zu Buche. Der Finanzerfolg beträgt CHF 4,3 Mio. (Aufwand).

Der Jahresgewinn konnte von CHF 1,7 Mio. auf CHF 4,5 Mio. gesteigert werden.

### **Bilanz**

Per Ende Geschäftsjahr 2014 betrug die Bilanzsumme CHF 794,5 Mio. (Vorjahr CHF 768,4 Mio.). Dabei hat sich das Anlagevermögen um CHF 19,1 Mio. und das Umlaufvermögen um CHF 7,0 Mio. erhöht. Die Zunahme im Umlaufvermögen ist vor allem auf die höheren flüssigen Mittel zurückzuführen.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten sind um CHF 10,9 Mio. angestiegen. Dabei wurden CHF 16 Mio. als Darlehen für die Finanzierung der neuen Flirt-Triebzüge aufgenommen, und die Leasingverbindlichkeit sowie das Darlehen der SZKB wurden amortisiert.

Die Investitionsdarlehen der öffentlichen Hand begründen sich in der Finanzierung der Infrastrukturprojekte. Die Darlehen erhöhten sich entsprechend dem Zuwachs im Anlagevermögen der Infrastruktur.

Unser Eigenkapital ist per 31. Dezember 2014 auf CHF 54,6 Mio. angewachsen. Dies entspricht einer Steigerung von 9,0% gegenüber dem Vorjahr respektive einer Eigenkapitalquote von 6,9% (Vorjahr 6,5%).

### **Ausblick**

Im Jahr 2015 sind die Offerte für den Regionalen Personenverkehr für die Jahre 2016 und 2017 sowie die Leistungsvereinbarung der Infrastruktur für die Jahre 2017–2020 zu verhandeln. Diese Verhandlungen beeinflussen massgeblich unsere finanziellen Ressourcen für die nächsten Jahre.

Da bereits 2014 die prognostizierten Verkehrserlöse nicht erzielt werden konnten, mussten wir unsere Planung für 2015 anpassen. Im Vergleich zum Vorjahr erwarten wir im Jahr 2015 daher nur eine leichte Einnahmensteigerung und somit nur ein knapp ausgeglichenes Ergebnis. Deshalb wird es sehr wichtig sein, die Kosten unter Kontrolle zu haben bzw. zu senken, um nicht wegen der fehlenden Erträge in die Verlustzone zu kommen.

Der Cluster 2015 mit über 20 Einzelbauprojekten zwischen Brunnadern und Degersheim wird die gesamte SOB herausfordern, und wir werden einmal mehr unser Können unter Beweis stellen dürfen.

# Erfolgsrechnung in CHF

	Erläuterungen	2014	2013
Verkehrsertrag	1	46 690 539	36 740 010
Traktionsleistungen für Dritte		605 992	859 693
Infrastrukturbenützung durch Dritte		4 428 489	2 685 184
Leistungen für Dritte		522 185	7 100 308
Abgeltungen		94 159 500	77 865 453
Miet- und Pächterträge		3 352 433	3 143 973
Aktivierete Eigenleistungen		10 141 577	11 038 149
Übriger Ertrag	2	7 447 941	7 405 071
Ertrag aus Veräusserung von Anlagevermögen		171 041	316 100
<b>Total Ertrag</b>		<b>167 519 697</b>	<b>147 153 942</b>
Personalaufwand	3	65 342 090	62 437 327
Miete von Anlagen		436 409	383 856
Unterhalt und Reparatur von Anlagen		6 908 124	6 490 340
Fahrzeugaufwand		6 249 663	4 363 956
Betriebsleistungen von Dritten		21 358 521	16 453 277
Übriger Betriebsaufwand	4	12 886 658	11 912 131
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>113 181 465</b>	<b>102 040 887</b>
<b>Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>		<b>54 338 232</b>	<b>45 113 055</b>
Abschreibungen	5	44 193 707	37 473 224
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten		1 340 270	2 702 125
<b>Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>8 804 255</b>	<b>4 937 706</b>
Finanzerfolg	6	- 4 271 148	- 3 192 409
<b>Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)</b>		<b>4 533 107</b>	<b>1 745 297</b>
Ausserordentlicher Ertrag/(Aufwand)	7	0	- 77 143
Steuern		- 30 382	- 3 971
<b>Jahresgewinn</b>		<b>4 502 725</b>	<b>1 664 183</b>

# Bilanz in CHF

Aktiven	Erläuterungen	31.12.2014	31.12.2013
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel	8	45 940 661	35 160 798
Wertschriften		28	28
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
gegenüber Dritten	9	6 432 291	4 333 748
Übrige kurzfristige Forderungen			
gegenüber Dritten		1 398 876	6 402 870
Vorräte		9 115 211	9 805 375
Aktive Rechnungsabgrenzung		1 293 612	1 475 952
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>64 180 679</b>	<b>57 178 770</b>
<b>Anlagevermögen</b>			
Sachanlagen	10	717 739 233	703 749 624
Anlagen im Bau		6 749 817	2 005 210
Tauschteile Fahrzeuge		4 376 944	4 001 396
Finanzanlagen	11	850 794	711 563
Immaterielle Anlagen		624 997	750 000
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>730 341 785</b>	<b>711 217 793</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>794 522 464</b>	<b>768 396 563</b>

Passiven		31.12.2014	31.12.2013
<b>Fremdkapital</b>			
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			
gegenüber Dritten		13 162 585	24 949 990
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		387 366	60 161
Passive Rechnungsabgrenzung	12	12 504 427	12 189 981
Kurzfristige Rückstellungen	13	9 307 940	8 060 561
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>35 362 318</b>	<b>45 260 692</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	14	212 516 760	201 590 512
Investitionsdarlehen der öffentlichen Hand	15	466 405 652	443 032 096
Langfristige Rückstellungen	13	25 600 737	28 378 990
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>704 523 149</b>	<b>673 001 598</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>739 885 467</b>	<b>718 262 291</b>
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		8 925 000	8 925 000
Gesetzliche Reserven			
Allgemeine Reserve		959 000	10 000
Reserve für eigene Aktien		16 058	13 998
Reserve aus Kapitaleinlagen		19 112 431	19 112 431
Reserven, Art. 67 EBG		7 103 240	6 336 157
Reserven, Art. 36 PBG		-10 071 425	-10 889 176
Rücklagen/Abschreibungsreserve		6 055 476	6 055 476
Freie Reserven		18 033 852	18 906 202
Bilanzgewinn		4 503 365	1 664 183
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>54 636 997</b>	<b>50 134 272</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>794 522 464</b>	<b>768 396 563</b>

# 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.

A-fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand werden bei der Aktivierung der Anlage direkt in der Anlagenbuchhaltung als Abzugsposition bei den Anschaffungskosten verbucht. Bis zum Jahr 2012 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 einzelwertberichtet. 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 wertberichtet, 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/Rollmaterial	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 die neue Rechnung vorgetragen.

## 2. Erläuterungen zu einzelnen Positionen der Jahresrechnung in CHF

### 1 Verkehrsertrag

	2014	2013
Personenverkehrsertrag	46 475 722	36 114 214
Gepäckverkehr	214 817	163 342
Auflösung Rückstellung GA FVP	0	462 454
<b>Total</b>	<b>46 690 539</b>	<b>36 740 010</b>

### 2 Übriger Ertrag

Der übrige Ertrag setzt sich aus folgenden Positionen zusammen:

	2014	2013
Ertrag aus Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	1 257 904	2 652 538
Provisionsertrag und Kommissionen	2 658 139	2 096 875
Ertrag aus Dienstleistungen	1 119 165	925 019
Gesellschaftsreisen und Nebenerlöse Stationen	868 651	929 333
Ertrag aus Verkauf von Material	323 433	487 233
Sonstiger Ertrag	1 507 792	376 133
Debitorenverluste, Skonto	-287 143	-62 059
<b>Total</b>	<b>7 447 941</b>	<b>7 405 071</b>

### 3 Personalaufwand

	2014	2013
Löhne und Gehälter	50 326 572	47 274 423
Sozialleistungen	9 280 427	8 215 146
Temporäres Personal	2 039 370	2 812 043
Übriger Personalaufwand	3 695 721	4 135 714
<b>Total</b>	<b>65 342 090</b>	<b>62 437 327</b>

### 4 Übriger Betriebsaufwand

	2014	2013
Versicherungen, Abgaben und Gebühren	911 577	904 885
Energie- und Entsorgungsaufwand	4 468 003	4 615 832
Verwaltungs- und Informatikaufwand	2 758 632	2 271 033
Werbeaufwand	1 112 559	1 084 595
Sonstiger Betriebsaufwand	3 635 887	3 035 786
<b>Total</b>	<b>12 886 658</b>	<b>11 912 131</b>

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

	2014	2013
Abschreibungen Finanzanlagen	20 000	250 000
Abschreibungen Sachanlagen	43 525 255	36 534 187
Abschreibungen Tauschteile	523 449	584 737
Abschreibungen immaterielle Anlagen	125 003	104 300
<b>Total</b>	<b>44 193 707</b>	<b>37 473 224</b>

Im Jahr 2013 sind in den Abschreibungen Sachanlagen Sonderabschreibungen von Fahrzeugen im Betrag von CHF 3 121 752.- enthalten. Zudem sind Verluste aus Anlagenabgängen im Jahr 2013 im Betrag von CHF 99 389.- in den Abschreibungen Sachanlagen verbucht.

## 6 Finanzerfolg

	2014	2013
Zinsen Fremdfinanzierung Rollmaterial	- 4 263 701	- 3 032 295
Zinsaufwand Darlehen (SZKB)	- 211 750	- 242 000
Übriger Finanzaufwand	- 26 363	- 7 941
Währungserfolg	47 803	- 30 355
Finanzertrag	182 863	120 183
<b>Total</b>	<b>- 4 271 148</b>	<b>- 3 192 409</b>

## 7 Ausserordentlicher Erfolg

	2014	2013
Übriger ausserordentlicher Aufwand	0	- 77 143
<b>Ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>0</b>	<b>- 77 143</b>
Übriger ausserordentlicher Ertrag	0	0
<b>Ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>- 77 143</b>

## 8 Flüssige Mittel

	31.12.2014	31.12.2013
Kassenbestände	10 264	4 564
Post	19 729 563	14 757 026
Bankguthaben	25 412 293	19 411 303
Stationen	788 541	987 905
<b>Total</b>	<b>45 940 661</b>	<b>35 160 798</b>

Die Euro-Bankbestände wurden zu den folgenden Jahresendkursen umgerechnet:

**31.12.2014** CHF/EUR 1.2146

**31.12.2013** CHF/EUR 1.2255

## 9 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2014	31.12.2013
Forderungen gegenüber Dritten	6 829 291	4 461 248
Delkrederere	- 397 000	- 127 500
<b>Total</b>	<b>6 432 291</b>	<b>4 333 748</b>

## 10 Sachanlagen

Wir verweisen auf die Anlagespiegel auf Seite 38 und 40.

## 11 Finanzanlagen

Die Finanzanlagen enthalten Beteiligungen an den folgenden Gesellschaften sowie die Mietzinsdeposits für die gemieteten Räumlichkeiten. Das Darlehen an die KPZ Fahrbahn AG steht unter Rangrücktritt.

	Beteiligung SOB in %	31.12.2014	31.12.2013
Parking Wattwil AG	14,08	641 000	641 000
KPZ Fahrbahn AG	50,00	300 000	300 000
Wertberichtigung KPZ Fahrbahn AG		- 270 000	- 250 000
Trasse Schweiz AG	25,00	1	1
<b>Total Beteiligungen</b>		<b>671 001</b>	<b>691 001</b>
Depots (Miete, ZAZ)		29 793	20 562
Darlehen KPZ Fahrbahn AG		150 000	0
<b>Total</b>		<b>850 794</b>	<b>711 563</b>

## 12 Passive Rechnungsabgrenzung

	31.12.2014	31.12.2013
Personenverkehr Halbtax- und Jahresabo	10 526 865	9 752 537
Marchzinsen Kassascheine/Darlehen	947 052	891 902
Übrige Abgrenzungen	1 030 510	1 545 542
<b>Total</b>	<b>12 504 427</b>	<b>12 189 981</b>

## 13 Rückstellungen

	31.12.2014	31.12.2013
Rollmaterial- und Drehgestellrevisionen	4 404 860	3 645 000
Rast- und Ruhetage, Überzeit und Ferien	3 553 080	2 910 526
Abbruch alte Fahrzeuge inkl. Asbestentsorgung	587 000	807 355
Übrige kurzfristige Rückstellungen	763 000	697 680
<b>Total kurzfristige Rückstellungen</b>	<b>9 307 940</b>	<b>8 060 561</b>
Sanierungsrückstellung Pensionskasse	23 779 925	26 342 777
Teuerungszulagen an Rentner	1 408 287	1 620 823
Übrige langfristige Rückstellungen	412 525	415 390
<b>Total langfristige Rückstellungen</b>	<b>25 600 737</b>	<b>28 378 990</b>
<b>Total</b>	<b>34 908 677</b>	<b>36 439 551</b>

Die Reduktion der Sanierungsrückstellung Pensionskasse erfolgte im Rahmen der Überweisung der a. o. Sanierungsbeiträge an die Pensionskasse gemäss Sanierungsplan.

**14 Langfristige Finanzverbindlichkeiten**

	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>
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	58 216 760	62 090 512
Übrige Darlehen	34 000 000	18 000 000
<b>Total Darlehen Rollmaterial</b>	<b>192 716 760</b>	<b>180 590 512</b>
Darlehen Kanton St.Gallen	13 200 000	13 300 000
Darlehen SZKB	6 600 000	7 700 000
<b>Total übrige Darlehen</b>	<b>19 800 000</b>	<b>21 000 000</b>
<b>Total</b>	<b>212 516 760</b>	<b>201 590 512</b>

**15 Investitionsdarlehen der öffentlichen Hand**

	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>
A-fonds-perdu-Beiträge BehiG noch nicht abgerechnet	0	495 070
A-fonds-perdu-Beiträge HGV/AlpTransit noch nicht abgerechnet	0	200 000
Bedingt rückzahlbare Darlehen BehiG	1 111 789	610 359
Elektrifikationsdarlehen Kanton Zürich	231 530	231 530
Bedingt rückzahlbares Darlehen NEAT-Mitfinanzierung Kantone AR/SG	6 500 000	6 500 000
Verzinsliche bedingt rückzahlbare Darlehen FinöV-Fonds	43 600 000	35 000 000
Rückzahlbare Darlehen nach Art. 56 EBG	35 558 353	40 726 448
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG	162 676 476	162 676 476
Bedingt rückzahlbare Darlehen RK/LV Art. 56 EBG	216 727 504	196 592 213
<b>Total</b>	<b>466 405 652</b>	<b>443 032 096</b>

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 2014 CHF 5 168 094.- (VJ: CHF 5 254 750.-) zurückbezahlt. 2015 wird ein Betrag von CHF 4 869 007.- 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.

	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>
Darlehen im 1. und 2. Rang des Kantons St. Gallen an die ehemalige Bodensee-Toggenburg-Bahn	13 200 000	13 300 000
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.

	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>
Fahrzeuge im Eigentum von UBS (Nettobuchwert)	67 732 962	71 495 897
Leasingverbindlichkeit	58 216 760	62 090 512

#### Brandversicherungswerte

	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>
Anlagen, Fahrzeuge und Mobilien	688 000 000	688 000 000

#### Deckungssumme Sach- und Haftpflichtversicherungen

	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>
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 1.1.2013	27 996		
Geschenke an die SOB	5 766		
Verkäufe	- 900	1	900
Geschenke der SOB	- 375		
Bestand per 31.12.2013	32 487		
<b>Buchwert der eigenen Aktien per 31.12.2013</b>			<b>1</b>
Geschenke an die SOB	504		
Verkäufe	- 550	1	550
Geschenke der SOB	- 325		
Bestand per 31.12.2014	32 116		
<b>Buchwert der eigenen Aktien per 31.12.2014</b>			<b>1</b>

**Spartenergebnis**

	2014	2013
Infrastruktur	2 376 642	767 083
Verkehr	2 246 736	817 751
Nicht abgeltungsberechtigter Bereich	- 120 653	79 349
<b>Unternehmensergebnis</b>	<b>4 502 725</b>	<b>1 664 183</b>

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

	2014	2013
<b>Anlagen im Bau 1.1</b>	<b>1 515 325</b>	<b>27 298 456</b>
Rechnungen Dritte	49 945 787	63 675 788
Eigenleistungen	8 116 251	7 564 281
Von SBB übernommen	0	10 600 000
<b>Total Investitionen</b>	<b>59 577 363</b>	<b>109 138 525</b>
Erfolgsrechnung (Aufwand)	857 913	1 740 341
Anlagenrechnung (Aktivierung)	53 544 243	105 882 859
<b>Anlagen im Bau 31.12.</b>	<b>5 175 207</b>	<b>1 515 325</b>

### **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 2013 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 2014 verabschiedet. Bei der Überprüfung konnten wir keine ausserordentlichen Risiken feststellen.

### **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung am 27. April 2015 genehmigt. Sie unterliegt der Abnahme durch die Generalversammlung am 12. Juni 2015. Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die einen massgeblichen Einfluss auf den Jahresabschluss 2014 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 2014 geprüft und mit Schreiben vom 8. April 2015 ohne Vorbehalte genehmigt.

# Antrag zur Verwendung des Bilanzgewinns in CHF

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, das Rechnungsergebnis wie folgt zu verwenden:

	Antrag des VR 2014	Beschluss der GV 2013
<b>Jahresgewinn</b>	<b>4 502 725</b>	<b>1 664 183</b>
Vortrag aus Vorjahr	639	0
Bilanzgewinn	4 503 365	1 664 183
Zuweisung an die spezialgesetzlichen Reserven		
Personenverkehr: Zuweisung Reserve gemäss Art. 36 PBG	2 246 736	817 751
Infrastruktur: Zuweisung Reserve gemäss Art. 67 EBG	2 376 642	767 083
<b>Bilanz(-verlust)/-gewinn zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>- 120 013</b>	<b>79 349</b>
Entnahme aus der freien Reserve für Nachholung Zuweisung gesetzliche Reserve aus Bilanzgewinn 2012	0	945 000
Zuweisung an die gesetzliche Reserve	0	949 000
(Entnahme)/Zuweisung an die freie Reserve	- 120 013	74 710
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>0</b>	<b>639</b>

Der nach der Zuweisung der spezialgesetzlichen Reserven resultierende Bilanzverlust wird mit den freien Reserven verrechnet.

# Anlagespiegel in CHF

	Grundstücke	Hochbau für Betrieb und Verw.	Fahrweg	Antrieb/ Stromversorgung
<b>Anschaffungswerte 1.1.2013</b>	<b>9 619 173</b>	<b>89 963 639</b>	<b>305 787 686</b>	<b>62 419 430</b>
Zugänge		4 956 100	68 394 859	7 510 100
Abgänge				
Investitionsbeiträge			-2 362 652	
Umbuchungen		-1 000 000	-896 207	
<b>Stand 31.12.2013</b>	<b>9 619 173</b>	<b>93 919 739</b>	<b>370 923 686</b>	<b>69 929 530</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen 1.1.2013</b>	<b>0</b>	<b>- 31 344 856</b>	<b>- 127 751 456</b>	<b>- 26 346 753</b>
Planmässige Abschreibungen		-2 480 527	-8 320 738	-1 915 898
Ausserplanmässige Abschreibungen				
Abgänge				
Umbuchungen		1 000 000		
<b>Stand 31.12.2013</b>	<b>0</b>	<b>- 32 825 383</b>	<b>- 136 072 194</b>	<b>- 28 262 651</b>
<b>Nettobuchwerte 31.12.2013</b>	<b>9 619 173</b>	<b>61 094 356</b>	<b>234 851 492</b>	<b>41 666 879</b>
<b>Anschaffungswerte 1.1.2014</b>	<b>9 619 173</b>	<b>93 919 739</b>	<b>370 923 686</b>	<b>69 929 530</b>
Zugänge	39 743	4 827 900	33 404 000	1 496 300
Abgänge	-1 598	-499 578	-24 345 680	-1 368 685
Investitionsbeiträge		-200 905	-300 761	
Umbuchungen				
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>9 657 318</b>	<b>98 047 156</b>	<b>379 681 245</b>	<b>70 057 145</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen 1.1.2014</b>	<b>0</b>	<b>- 32 825 383</b>	<b>- 136 072 194</b>	<b>- 28 262 651</b>
Planmässige Abschreibungen	-190	-2 868 214	-11 757 812	-2 121 772
Ausserplanmässige Abschreibungen				
Abgänge		486 966	24 345 680	1 368 685
Umbuchungen				
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>- 190</b>	<b>- 35 206 631</b>	<b>- 123 484 326</b>	<b>- 29 015 738</b>
<b>Nettobuchwerte 31.12.2014</b>	<b>9 657 128</b>	<b>62 840 525</b>	<b>256 196 919</b>	<b>41 041 407</b>

Sicherung/ Telekommunikation	Publikums- anlagen	Fahrzeuge	Mobilien	Verkaufsgeräte Zutritt	Total
<b>132 767 356</b>	<b>36 272 716</b>	<b>288 709 358</b>	<b>10 259 449</b>	<b>2 138 868</b>	<b>937 937 675</b>
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
<b>150 570 755</b>	<b>45 797 514</b>	<b>407 242 968</b>	<b>12 800 916</b>	<b>2 250 268</b>	<b>1 163 054 549</b>
<b>- 50 576 165</b>	<b>- 11 941 366</b>	<b>- 172 624 744</b>	<b>- 3 918 762</b>	<b>- 928 477</b>	<b>- 425 432 579</b>
- 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
<b>- 56 813 232</b>	<b>- 12 793 890</b>	<b>- 185 265 651</b>	<b>- 5 922 834</b>	<b>- 1 349 090</b>	<b>- 459 304 925</b>
<b>93 757 523</b>	<b>33 003 624</b>	<b>221 977 317</b>	<b>6 878 082</b>	<b>901 178</b>	<b>703 749 624</b>
<b>150 570 755</b>	<b>45 797 514</b>	<b>407 242 968</b>	<b>12 800 916</b>	<b>2 250 268</b>	<b>1 163 054 549</b>
11 796 200	3 645 000	2 336 200	2 188 500		59 733 843
- 189 947	- 1 092 803	- 12 216 520	- 93 420		- 39 808 231
- 50 173	- 1 563 119				- 2 114 957
					0
<b>162 126 835</b>	<b>46 786 592</b>	<b>397 362 648</b>	<b>14 895 996</b>	<b>2 250 268</b>	<b>1 180 865 203</b>
<b>- 56 813 232</b>	<b>- 12 793 890</b>	<b>- 185 265 651</b>	<b>- 5 922 834</b>	<b>- 1 349 090</b>	<b>- 459 304 925</b>
- 7 705 780	- 1 209 362	- 15 045 253	- 2 386 029	- 430 843	- 43 525 256
					0
176 220	1 092 803	12 140 436	93 420		39 704 210
					0
<b>- 64 342 792</b>	<b>- 12 910 449</b>	<b>- 188 170 468</b>	<b>- 8 215 443</b>	<b>- 1 779 933</b>	<b>- 463 125 970</b>
<b>97 784 043</b>	<b>33 876 143</b>	<b>209 192 180</b>	<b>6 680 553</b>	<b>470 335</b>	<b>717 739 233</b>

## Anlagespiegel der Sparte Infrastruktur in CHF

	Grundstücke	Hochbau für Betrieb und Verw.	Fahrweg	Antrieb/ Stromversorgung
<b>Anschaffungswerte 1.1.2013</b>	<b>9 619 173</b>	<b>45 234 999</b>	<b>305 787 686</b>	<b>61 939 286</b>
Zugänge		884 700	68 203 359	7 064 100
Abgänge				
Investitionsbeiträge			-2 362 652	
Umbuchungen			-896 207	
<b>Stand 31.12.2013</b>	<b>9 619 173</b>	<b>46 119 699</b>	<b>370 732 186</b>	<b>69 003 386</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen 1.1.2013</b>	<b>0</b>	<b>-15 825 409</b>	<b>-127 751 456</b>	<b>-26 101 865</b>
Planmässige Abschreibungen		-1 275 433	-8 320 099	-1 899 129
Ausserplanmässige Abschreibungen				
Abgänge				
Umbuchungen				
<b>Stand 31.12.2013</b>	<b>0</b>	<b>-17 100 842</b>	<b>-136 071 555</b>	<b>-28 000 994</b>
<b>Nettobuchwerte 31.12.2013</b>	<b>9 619 173</b>	<b>29 018 857</b>	<b>234 660 631</b>	<b>41 002 392</b>
<b>Anschaffungswerte 1.1.2014</b>	<b>9 619 173</b>	<b>46 119 699</b>	<b>370 732 186</b>	<b>69 003 386</b>
Zugänge	39 743	3 478 100	33 339 000	1 461 300
Abgänge	-1 598	-309 061	-24 345 680	-1 368 685
Investitionsbeiträge		-200 905	-300 761	
Umbuchungen	-484 775	-285 962		
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>9 172 543</b>	<b>48 801 871</b>	<b>379 424 745</b>	<b>69 096 001</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen 1.1.2014</b>	<b>0</b>	<b>-17 100 842</b>	<b>-136 071 555</b>	<b>-28 000 994</b>
Planmässige Abschreibungen	-190	-1 463 515	-11 749 935	-2 088 127
Ausserplanmässige Abschreibungen				
Abgänge		309 061	24 345 680	1 368 685
Umbuchungen		674 794		
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>-190</b>	<b>-17 580 502</b>	<b>-123 475 810</b>	<b>-28 720 436</b>
<b>Nettobuchwerte 31.12.2014</b>	<b>9 172 353</b>	<b>31 221 369</b>	<b>255 948 935</b>	<b>40 375 565</b>

Sicherung/ Telekommunikation	Publikums- anlagen	Fahrzeuge	Mobilien	Verkaufsgeräte Zutritt	Total
<b>131 632 646</b>	<b>35 661 033</b>	<b>13 727 573</b>	<b>1 527 491</b>	<b>138 387</b>	<b>605 268 274</b>
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
<b>148 507 646</b>	<b>45 141 331</b>	<b>10 585 519</b>	<b>1 690 791</b>	<b>138 387</b>	<b>701 538 118</b>
<b>-50 105 625</b>	<b>-11 902 330</b>	<b>-6 553 923</b>	<b>-555 338</b>	<b>-76 117</b>	<b>-238 872 063</b>
-6 161 120	-838 145	-502 357	-135 061	-8 467	-19 139 811
					0
		867 460			867 460
					0
<b>-56 266 745</b>	<b>-12 740 475</b>	<b>-6 188 820</b>	<b>-690 399</b>	<b>-84 584</b>	<b>-257 144 414</b>
<b>92 240 901</b>	<b>32 400 856</b>	<b>4 396 699</b>	<b>1 000 392</b>	<b>53 803</b>	<b>444 393 704</b>
<b>148 507 646</b>	<b>45 141 331</b>	<b>10 585 519</b>	<b>1 690 791</b>	<b>138 387</b>	<b>701 538 118</b>
11 271 700	3 477 000	395 700	81 700		53 544 243
-189 947	-1 092 803	-296 679	-43 500		-27 647 953
-50 173	-1 563 119				-2 114 957
			-218 942		-989 679
<b>159 539 226</b>	<b>45 962 409</b>	<b>10 684 540</b>	<b>1 510 049</b>	<b>138 387</b>	<b>724 329 771</b>
<b>-56 266 745</b>	<b>-12 740 475</b>	<b>-6 188 820</b>	<b>-690 399</b>	<b>-84 584</b>	<b>-257 144 414</b>
-7 380 566	-1 191 623	-346 630	-137 743	-8 467	-24 366 797
					0
176 220	1 092 803	291 493	43 500		27 627 442
			59 297		734 091
<b>-63 471 091</b>	<b>-12 839 295</b>	<b>-6 243 957</b>	<b>-725 345</b>	<b>-93 051</b>	<b>-253 149 677</b>
<b>96 068 135</b>	<b>33 123 114</b>	<b>4 440 583</b>	<b>784 704</b>	<b>45 336</b>	<b>471 180 094</b>

# Bericht der Revisionsstelle



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

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Südostbahn AG bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 26 bis 40) für das am 31. Dezember 2014 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 2014 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](http://www.pwc.ch)

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbstständigen 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 vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

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

PricewaterhouseCoopers AG



Bruno Räss  
Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Johanna Grass-Kunz  
Revisionsexpertin

St. Gallen, 28. April 2015



A05.15 Foto: St. Galler Rheintal

**Schweizerische Südostbahn AG**  
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen  
+41 228 23 23 | [www.sob.ch](http://www.sob.ch)



Swiss Climate  
**Klimaneutral**  
gedruckt  
SC2014041103 • [www.swissclimate.ch](http://www.swissclimate.ch)



MIX  
Papier aus verantwortungsvollen Quellen  
FSC® C008549