



Geschäftsbericht 2018

SOB SÜDOSTBAHN
gerade unterwegs

Auf einen Blick

	2018	2017
Zug-/Buskilometer* (km)	5 440 970	5 733 772
Transportierte Fahrgäste (Personen)	13 366 715	13 547 285
Personenkilometer** (Pkm)	262 153 652	259 103 936
Energieverbrauch auf dem SOB-Netz (kWh)	29 212 474	29 616 609
Mitarbeitende (Vollzeitstellen)	592	565

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

Erfolgsrechnung in CHF	2018	2017
Verkehrsertrag	53 574 962	51 566 264
Abgeltungen	98 100 464	103 963 404
Übrige Betriebserträge	33 572 723	30 863 983
Total Ertrag	185 248 149	186 393 651
Personalaufwand	73 998 163	71 767 277
Sachaufwand	50 964 341	54 058 701
Total Betriebsaufwand	124 962 504	125 825 978
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionen	51 648 235	52 268 484
Finanzerfolg	-3 469 125	-3 907 716
Betriebsergebnis	5 168 285	4 391 473
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	2 329 410	-340 813
Ausserordentlicher, einmaliger, periodenfremder Ertrag	13 581 908	0
Steuern	-276 621	-6 279
Jahresgewinn	20 802 982	4 044 381

Inhalt

4 Jahresbericht

Editorial
Den Fortschritt klug auf die Schiene bringen
Nachhaltigkeit als Verpflichtung
Das Geschäftsjahr 2018

14 Corporate Governance

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung
Organigramm
Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

20 Finanzbericht

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

Impressum

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
Redaktion: SOB Unternehmenskommunikation
Fotos Innenteil: Markus Schälli, Daniel Ammann

Layout: Sags, St. Gallen
Druck: Appenzeller Druckerei, Herisau
Auflage: 800 Ex.

Editorial

Die Eisenbahn befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel – vor und hinter den Kulissen.

Hinter den Kulissen hat der Übergang zur Fernsteuerung von Signalen und Weichen die letzten Jahrzehnte geprägt. Glich der Eisenbahnbetrieb früher einer Stafette von Bahnhof zu Bahnhof, werden Stellwerke heute von Betriebsleitzentralen aus gesteuert. Das macht den Betrieb stabiler, weil die Disponenten nicht mehr nur die Gleise vor ihrem Stellwerkfenster im Blick haben, sondern über Bildschirme das ganze Netz. Nun gehen die Bahnen dank neuen Errungenschaften bei der Übermittlung und Verarbeitung von Daten dazu über, all ihre Komponenten miteinander zu vernetzen. Diese Interaktion bringt mehr Sicherheit, mehr Kapazität und weniger Stromverbrauch. Etappenziel auf dem Weg dorthin ist der automatische Datenaustausch zwischen Zügen und Signalen.

Im Rahmen des Branchenprogramms «smartrail 4.0» testet die SOB bis 2021 einen teilautomatisierten Bahnbetrieb mit Fahrassistenten auf Linien, die noch keine kontinuierliche Kommunikation zwischen Rollmaterial und Strecke kennen. Was so technisch daherkommt, ist ein Stück der Eisenbahn von morgen. Jener Eisenbahn, in der die Dynamik des Alltags den Ton angibt, ohne dass ihre Verlässlichkeit auf der Strecke bleibt.



Links: Dr. Hans Altherr,
Verwaltungsratspräsident
Rechts: Thomas Kühler,
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Den Fortschritt klug auf die Schienen bringen

Die Digitalisierung, die Vernetzung und Automatisierung durch elektronische Datenverarbeitung, ist in aller Munde. Auch und gerade, was die Mobilität angeht. Landauf, landab werden grosse Ziele formuliert. Aus verschiedenen, nebeneinander agierenden Verkehrsträgern soll ein Mobilitätssystem werden, das sich den Kunden als Dienstleistung aus einer Hand präsentiert.

Ein Mobilitätssystem, das Ortsveränderungen einfacher und verlässlicher macht. Auf der Strasse soll aus dem analogen Hintereinander und Nebeneinander von Fahrzeugen stufenweise ein digitales Miteinander werden. Und auf der Schiene sind die Züge daran, von Einheiten, die durch Blockabschnitte getrennt voneinander unterwegs sind, zu Teilen eines korrespondierenden grossen Ganzen zu werden, das mehr Kapazität und mehr Pünktlichkeit verspricht.

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) engagiert sich sowohl für einen einfacheren Zugang zum Mobilitätssystem Schweiz als auch für die Transformation der Eisenbahn von einem statischen zu einem dynamischen System. Mit der offenen Informations- und Buchungsplattform «abilio» leitet sie aus den Angeboten verschiedener Verkehrsmittel optimale Transportketten ab. Und den Kunden, die das so wollen, schickt sie beim Einsteigen in ihre Züge das Billett direkt und ohne weiteres Zutun auf das Smartphone. Das System, das auch automatisch erkennt, wo die Bahnreise zu Ende ist, basiert auf einer sicheren Verschlüsselungstechnologie.

Branchenprogramm «smartrail 4.0»

Auch für die Dynamisierung des Eisenbahnbetriebs leistet die SOB Pionierarbeit. Sie ist Partnerin im Branchenprogramm «smartrail 4.0», mit dem die schweizerischen Eisenbahnunternehmen die neusten Errungenschaften bei der Übermittlung und Verarbeitung von Daten Hand in Hand und Schritt für Schritt für ihren Betrieb fruchtbar machen wollen. Ziel der Bahnen ist es, auf diese Weise die Kapazität, die Stabilität sowie die Sicherheit des Betriebs auf dem Schienennetz weiter zu erhöhen und die Systemkosten der Bahnproduktion stark zu reduzieren. Die SOB engagiert sich im Teilprogramm «Automatic Train Operation» (ATO). Dieses zielt darauf ab, auszuloten, wie das Fahren von Zügen automatisiert werden kann. Die Frage, welche die SOB in den kommenden Jahren beantworten will, lautet: Lässt sich ein teilautomatisierter Bahnbetrieb mit einem vertretbaren Aufwand auch auf Linien mit Aussegnalungen realisieren, die noch keine kontinuierliche Kommunikation zwischen Strecke und Fahrzeug kennen? Dabei soll das Lokpersonal das Fahren und Beschleunigen, das Bremsen und Anhalten an ein Fahrassistenzsystem delegieren, das von seiner Funktion her mit dem Autopiloten im Flugzeug vergleichbar ist. Wie die Flugzeugpiloten können sie aber bei Bedarf jederzeit in die Steuerung eingreifen und diese selbst übernehmen. In jedem Fall ist

und bleibt die Person ganz vorne im Zug für die Sicherheit des Zuges verantwortlich. Diese Form des Bahnbetriebs entspricht dem zweiten von vier Automatisierungsgraden, die der internationale Verband des öffentlichen Verkehrs UITP definiert hat. Dadurch soll der Energieverbrauch optimiert und die Fahrweise der einzelnen Züge noch präziser werden. Dieser Schritt ist die Voraussetzung für die angestrebte Integration aller Bahnlinien in das dynamische Gesamtsystem, zu dem die Eisenbahn werden soll. In wenigen Jahren sollen die Züge in der Schweiz durch ein umfassendes Verkehrsmanagementsystem (TMS) gesteuert und koordiniert werden, das alle Schritte vom Entwurf des Fahrplans bis zur Steuerung des Bahnbetriebs einschliesst. Basis für die unmittelbaren betrieblichen Dispositionen sollen nicht nur die normativen Daten des Fahrplans sein, sondern auch die Abweichungen davon im realen Betrieb.

Die Geschwindigkeiten der Züge werden nicht mehr ausschliesslich von generellen Vorgaben bestimmt werden, sondern auch von Erfordernissen der aktuellen Betriebslage. Dadurch wird die Kapazität gesteigert. Anschlüsse können besser gesichert und Friktionen sowie Wartezeiten vor Fahrbahnkreuzungen oder an Ausweichstellen vermieden werden. Abgesehen davon, dass sich durch fortlaufend ermittelte Idealgeschwindigkeiten die Gleisanlagen optimal ausnützen lassen, ergibt sich aus dem dosierten Fahren auch ein geringerer Stromverbrauch.

Theorie in Praxis umsetzen

Perspektiven wie diese bleiben aber graue Theorie, wenn nicht auch geeignete Wege beschritten werden, um sie in den praktischen Alltag überzuführen. Damit ein komplexes System wie die Eisenbahn weiterentwickelt werden kann, bedarf es eines geeigneten Masses an Konkurrenz und Kooperation. Bei individuellen Tüfteleien allein fehlt der Blick aufs Ganze. Dann drohen wesentliche Komponenten des möglichen Fortschritts auf der Strecke zu bleiben, oder es ergeben sich teure Doppelspurigkeiten. Grosse, zentral gesteuerte Projekte laufen ihrerseits Gefahr, einzelnen Komponenten nicht das angemessene Gewicht einzuräumen und zu Maschinen zu verkommen, die vor allem sich selbst am Laufen halten. Die schweizerischen Eisenbahnunternehmen sind überzeugt, mit ihrer Zusammenarbeit in einem aus verschiedenen aufeinander abgestimmten Projekten bestehenden Programm «smartrail 4.0» einen Rahmen definiert zu haben, der dazu geeignet ist, den Fortschritt klug auf die Schienen zu bringen.

Was für das ganze Programm gilt, gilt auch für seine einzelnen Projekte. Die SOB hat 2018 einen Wettbewerb ausgeschrieben und Anbieter und Entwickler von Bahntechnologien eingeladen, konzeptionell aufzuzeigen, mit welchen technischen Lösungen und welchem finanziellen Aufwand sich der angestrebte teilautomatisierte Bahnbetrieb auf Linien mit stationären Signalen realisieren lässt. Im Dezember 2018 hat eine aus SOB-internen und externen Fachleuten bestehende Jury zwei von vier eingereichten konzeptionellen Varianten zur versuchsweisen Umsetzung empfohlen. Sie werden in den Jahren 2020 und 2021 in drei Etappen auf dem SOB-Netz praktisch getestet. Zuerst werden Fahrzeuge mit den dafür notwendigen Einrichtungen eingesetzt – zuerst nach Betriebschluss in der Nacht, dann auch am Tag integriert in den laufenden Bahnbetrieb, aber noch ohne Passagiere. Schliesslich wird das Fahren mit Autopilot im fahrplanmässigen Betrieb mit Reisenden erprobt.

Diese Versuche sollen nicht nur Aufschluss geben über die praktische Anwendbarkeit der vorliegenden Konzepte und die Funktionstüchtigkeit der Datenübermittlung sowie der Empfangsgeräte in den Fahrzeugen. Sie sollen auch Fragen klären, die sich nur in der Praxis abschliessend beantworten lassen: In welcher Kadenz sind die übermittelten Daten auf die Beschleunigungs- und Bremsvorgänge der Züge zu übertragen, damit sich ein guter Fahrkomfort erreichen lässt? Wie geht das Lokpersonal mit der Veränderung seines Berufs um? Oder wie lassen sich Witterungseinflüsse in den Griff bekommen, zum Beispiel Nässe und Laub auf den Schienen?

Ob sich in den Tests eines der Konzepte als beste Lösung durchsetzen wird oder ob aus den Versuchen eine Synthese aus verschiedenen Ansätzen resultieren wird, ist offen. Eines aber ist sicher: Ende 2021 wird die SOB Aufschluss darüber geschaffen haben, ob sich der Eisenbahnbetrieb ohne teuren Umbau seiner Signalisierungs- und Sicherungsanlagen zu grossen Teilen automatisieren lässt. Eine positive Antwort auf diese Frage ist die Voraussetzung dafür, dass dereinst alle Züge auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz durch massgeschneiderte elektronische Datenverarbeitung mit dem Verkehrsmanagementsystem korrespondieren können. Und damit auch dafür, dass die statische Eisenbahn aus dem 20. Jahrhundert in Etappen in die dynamische Eisenbahn transformiert werden kann, die dem 21. Jahrhundert angemessen ist.

smartrail 4.0

Das vom Bundesamt für Verkehr angeregte und von den schweizerischen Eisenbahnunternehmen und dem Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) lancierte Programm «smartrail 4.0» zielt darauf ab, die Leistungsfähigkeit des schweizerischen Bahnsystems bis 2040 zu erhöhen. Wesentliche Elemente sind die Zusammenführung der bestehenden Planungs- und Steuerungselemente in einem neuen Verkehrsmanagementsystem TMS (Traffic Management System) und ein automatisierter Fahrbetrieb (ATO). Dadurch soll die Kapazität des schweizerischen Eisenbahnnetzes um 15 bis 30 Prozent gesteigert werden. Parallel dazu soll die Verfügbarkeit der Sicherungsanlagen und die Sicherheit des Bahnbetriebs erhöht werden. Dabei wird eine Reduktion der Gesamtkosten der Eisenbahn in der Schweiz um jährlich 450 Millionen Franken prognostiziert. Für die Finanzierungsperiode 2017 bis 2020 hat der Bund Investitionen von 200 Millionen in «smartrail 4.0» bewilligt, 16 Millionen davon fliessen in das Projekt der SOB.

www.smartrail40.ch

Epochal wie die Elektrifizierung

Die Digitalisierung ist nicht das erste epochale Projekt, das dazu angetan ist, die Effizienz des Systems Eisenbahn substanziell zu erhöhen, ohne dass neue Strecken gebaut werden müssen. In vergleichbaren Dimensionen bewegte sich im 20. Jahrhundert die Elektrifizierung. Bevor das ganze schweizerische Eisenbahnnetz zwischen 1913 und 1960 in mehreren Etappen mit dem bis heute gebräuchlichen Einphasen-Wechselstromsystem (Spannung: 15 000 Volt; Frequenz: 16 2/3 Hertz) elektrifiziert wurde, gaben Versuche und praktische Anwendungen von Industrie und Bahngesellschaften Aufschluss über die Vor- und Nachteile verschiedener Arten des Stroms und seiner Übermittlung von den Kraftwerken in die Fahrzeuge. Eine Erhebung der SBB im Jahr 1958 ergab, dass die Betriebskosten für dieselbe Betriebsleistung durch den elektrischen Betrieb gegenüber dem Dampfbetrieb um zwei Drittel gesenkt werden konnten. Oder andersherum: Eine elektrische Lokomotive erbringt bei gleichem Gewicht und Volumen mehr als die doppelte Leistung einer Dampflokomotive.

Nachhaltigkeit als Verpflichtung



Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) versteht nachhaltiges Handeln als Verpflichtung und als Bestandteil ihres Leistungsauftrags. Im Zentrum der Nachhaltigkeit stehen die Umwelt sowie wirtschaftliche und soziale Aspekte. Diese werden als gleichrangig betrachtet und gleich gewichtet.

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiberin bewegt sich die SOB im Spannungsdreieck von Sicherheit, Fahrplan- und Netzstabilität sowie Energieeffizienz und Verschleiss. Bei der Sicherheit gibt es keine Kompromisse. Somit verbleiben die beiden Hebel «Fahrplan und Netzstabilität», sowie «Energieeffizienz und Verschleiss». Hier ist die SOB gefordert, da sich diese Aspekte gegenseitig beeinflussen und eine grosse Wechselwirkung ausüben. Treten aufgrund von Witterungseinflüssen Verzögerungen beim Fahrplan auf, kann sich dies unter Umständen negativ auf die Energieeffizienz auswirken. Rechtzeitig ankommen oder Energie sparen, lautet nun die Frage. Keine einfache Aufgabe für die SOB, da die Zufriedenheit der Fahrgäste wie auch die Verbesserung der Energieeffizienz Dauerthemen sind – nicht erst seit der Energiestrategie 2050 beziehungsweise der Umsetzung der Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050). Da das Thema Energieeffizienz die ganze Branche des öffentlichen Verkehrs betrifft, hat die SOB bei der Entwicklung der «Energiestrategie VöV» (Verband öffentlicher Verkehr) aktiv mitgearbeitet und übernimmt eine führende Rolle bei verschiedenen Projekten des Bundesamts für Verkehr (BAV).

Modernste Fahrzeugflotte

Aufgrund der Testergebnisse der neuen silber- und kupferfarbenen Niederflurtriebzüge vom Typ Flirt3 zeichnet sich heute schon ab, dass diese moderne Fahrzeugflotte einen

äusserst wichtigen Meilenstein bei der Verbesserung der Energieeffizienz darstellt. Umbauten zur Energieoptimierung bei älteren Triebfahrzeugen und Rollmaterial ist ein Abwägen von Aufwand und Nutzen beziehungsweise ein Aspekt der Wirtschaftlichkeit. Bei der Neubeschaffung der zukünftigen Flotte waren vier Vorgaben zwingend einzuhalten:

- grösstmögliche Energieeffizienz sicherstellen
- Rad-Schienen-Verschleiss reduzieren
- Instandhaltungsoptimierte Systeme sicherstellen
- herausragendes Design und Komfort für Fahrgäste bieten

Der Zug erfüllt die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und bietet zudem ein Kundeninformationssystem mit vier bis sieben Bildschirmen pro Wagen.

Die Optimierungsschwerpunkte der neuen «Flirt3»- und Traverso-Flotte liegen hauptsächlich bei der Entwicklung eines neuen Triebdrehgestells, der Optimierung der Laufdrehgestelle und der erfolgreichen Integration einer neuen und energieeffizienten Stromrichter-Generation. Die innovative Fahrwerkstechnik sorgt für einen verschleissarmen Betrieb auf kurvenreichen Strecken. Ein neuer Typ von Trockentransformator führt nachweislich zu einer Senkung des jährlichen Energieverbrauchs von bis zu 7,5 Prozent. Das moderne Energiemanagement über sämtliche Energieverbraucher ermöglicht weitere Einsparungspotenziale.

Laufende Optimierungen in der Fahrplangestaltung, gut ausgebildetes Lokpersonal und ein energiebewusstes Verhalten ermöglichen es der SOB, die herausfordernden Ziele der Energiestrategie zu erreichen und gleichzeitig den Kunden eine komfortable und angenehme Reise zu bieten.

Die neue Fahrzeugflotte der SOB stellt einen wichtigen Meilenstein bei der Verbesserung der Energieeffizienz dar. Unter anderem werden die Züge in den Nachtbetriebspausen energieoptimiert abgestellt. Das heisst, die Stromzufuhr schaltet sich je nach Bedarf automatisiert und kontrolliert selbstständig ein oder aus. Die damit gewonnene Einsparung wirkt sich positiv auf den Energieverbrauch der SOB aus.

Das Geschäftsjahr 2018

Juni

Traverso-Roll-out

Im Juni 2018 feierte die SOB gemeinsam mit der Stadler AG und Gästen aus Wirtschaft und Politik den Roll-out des neuen Traverso für die Voralpen-Express-Strecke. Die Entwicklungs- und Bauzeit der Triebzüge dauerte knapp zwei Jahre. Die neuen achteiligen Züge sind kupferfarben. Das Halbedelmetall Kupfer symbolisiert einerseits Hochwertigkeit und Gediegenheit, andererseits ist Kupfer mit der Geschichte des menschlichen Fortschritts eng verbunden.



Juni

Pneumatikprüfstand

Nach dreijähriger Planungs- und Bauzeit nahm die SOB im Juni 2018 einen von Lernenden entwickelten und mit modernster Steuerungs- und Protokollier-Software ausgestatteten Pneumatikprüfstand in Betrieb. In jedem Flirt-Triebzug versorgen über 50 verschiedene Ventile wichtige Komponenten wie Bremssysteme, Pantografen usw. mit genau dosierten Luftmengen. Diese sicherheitsrelevanten Systeme müssen in vorgegebenen Intervallen geprüft und aufgearbeitet werden. Dank dem hauseigenen Prüfstand führt die SOB ab sofort die Kontrolle der Pneumatikventile selbst durch.

S-Bahn St. Gallen «Horizont 2»

Ab dem Fahrplan 2020 verlängert sich die Vereinbarung über den Betrieb der S-Bahn St. Gallen «Horizont 2» zwischen der SBB, der SOB und der Turbo AG um zehn Jahre.

Juni

SOB-Vorsorgewerk

Dank guter Anlagerendite und hohen Beiträgen des Arbeitgebers schloss die SOB die Sanierung ihres Vorsorgewerkes per 1. Juli 2018 vorzeitig und erfolgreich ab.

Juli

Grundsteinlegung «Wattwil Süd»

Die SOB und die Asga Pensionskasse legten gemeinsam mit dem Generalunternehmen Piora AG im August 2018 den traditionellen Grundstein für die Zentrumsüberbauung «Wattwil Süd». Direkt beim Bahnhof Wattwil entstehen 75 moderne 2,5- und 3,5-Zimmer-Mietwohnungen sowie 1800 Quadratmeter Gewerbefläche. Die Kosten betragen rund 30 Millionen Franken.



August

Juli

Totalsperrung im Ostnetz

Nach einer neunwöchigen Totalsperre endeten im September 2018 die Instandsetzungsarbeiten im Bruggwald- und Galgentobel-tunnel. Im Bruggwald-tunnel baute die SOB erstmals eine schotterlose Fahrbahn ein. Gleichzeitig erneuerte die SOB die Gleise und die Sicherungsanlage im Bahnhof Wittenbach.

September

InnoTrans Berlin 2018

Die SOB präsentierte ihren neuen elektrischen Niederflurtriebzug Traverso gemeinsam mit der Stadler AG an der InnoTrans 2018. Mit 3062 Ausstellern aus 60 Ländern im Jahr 2018 ist die InnoTrans die internationale Weltleitmesse der Branche. 153 421 Fachbesucher aus 149 Ländern besuchten die Messehallen sowie das Freigelände InnoTrans 2018 in Berlin.



ATO-Pilotprojekt

Im Dezember 2018 bewertete eine unabhängige Jury die Konzepte des Wettbewerbs für das ATO-Pilotprojekt. Die prämierten Bewerber sind Rail Systems Engineering, Stadler Bussnang AG und Bombardier Transportation (Schweiz) AG. Das Preisgericht empfahl davon die Konzepte der Rail Systems Engineering und der Stadler Bussnang AG zur Weiterbearbeitung.

Dezember

Fernverkehrslinie «Aare Linth»

Die Strecke Bern-Zürich-Chur ist die zweite Linie der im Juli 2017 vereinbarten Kooperation zwischen der SOB und der SBB. Ab Dezember 2021 bietet die SOB den Reisenden eine stündliche Direktverbindung Bern-Zürich-Chur unter dem Namen «Aare Linth» an. Dazu hat die SOB im Dezember 2018 zwölf weitere Triebzüge bei der Stadler AG bestellt.

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 zehn 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 heruntergeladen werden.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat besteht gemäss Statuten aus fünf bis neun Mitgliedern (zurzeit acht Mitglieder). 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, so oft es die Geschäfte erfordern, mindestens aber viermal im Jahr. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung nimmt mit beratender Stimme an den Sitzungen teil. Der Verwaltungsrat tagte im Berichtsjahr insgesamt achtmal.

Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung besteht aus sieben 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 2018 wurde die PricewaterhouseCoopers AG als Revisionsstelle gewählt. Die Amtsdauer beträgt ein Jahr.

Aktionärinnen und Aktionäre

Das Aktienkapital besteht aus 8 925 000 Namensaktien à nom. CHF 1.-

Bund und Kantone		Gemeinden und Bezirke	
Bund	35,83%	Politische Gemeinde St. Gallen	5,69%
Kanton St. Gallen	19,17%	Ortsbürgergemeinde St. Gallen	0,48%
Kanton Schwyz	5,79%	Gemeinde Herisau	2,34%
Kanton Zürich	3,81%	Bezirk Einsiedeln	0,95%
Kanton Thurgau	1,80%	Stadt Rapperswil-Jona	0,56%
Kanton Appenzell Ausserrhoden	0,87%	Stadt Wädenswil	0,73%
Private		Pol. Gemeinde Romanshorn	0,73%
Privataktionäre	15,27%	Übrige Gemeinden/Bezirke	5,98%

Beschränkung der Übertragbarkeit der Namensaktien

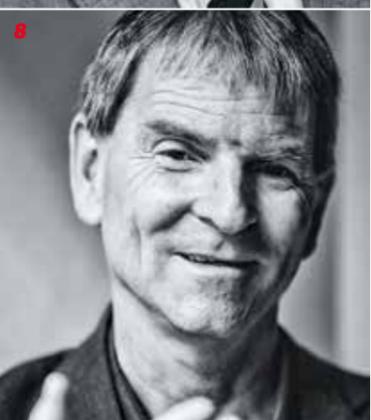
Gemäss Artikel 6 der Statuten dürfen Namensaktien nur mit Zustimmung des Verwaltungsrats der Gesellschaft übertragen werden. Der Verwaltungsrat kann das Gesuch aus den in den Statuten genannten wichtigen Gründen ablehnen.

Information und Kontakte

Für Aktionäre relevante Informationen werden im jährlichen Geschäftsbericht und anlässlich der Generalversammlung vermittelt. Aktuelle Informationen werden auf der Website www.sob.ch veröffentlicht. Fragen zum Aktionariat richten Sie bitte an info@sob.ch, für Medienanfragen kontaktieren Sie bitte medienstelle@sob.ch.

Schweizerische Südostbahn AG | Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen

+41 58 580 70 70 | info@sob.ch | www.sob.ch



Verwaltungsrat

Hans Altherr¹

Dr. iur. Rechtsanwalt, Präsident des Verwaltungsrates, seit 2013 im Verwaltungsrat, alt Ständerat, Präsident des Hochschulrats der FHS St.Gallen, Präsident des Vereins Startfeld, St.Gallen

Andreas Barraud²

Fachmann Betriebswirtschaft, Organisation und Kommunikation, seit 2010 im Verwaltungsrat, seit 2008 Regierungsrat des Kantons Schwyz, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements

Elisabeth Beéry³

lic. iur. Rechtsanwältin, Organisationsberaterin, seit 2017 im Verwaltungsrat, seit 2017 Delegierte der Vorsorgekommission, alt Stadträtin St.Gallen, ehem. Direktorin Bau und Planung

Martin Bütikofer⁴

Dipl.-Ing. FH, dipl. Wirtschaftsingenieur, AMP INSEAD, seit 2013 im Verwaltungsrat, Direktor des Verkehrshauses der Schweiz, Dozent und Beirat der Hochschule Luzern, öV-Mandate: Aare Seeland Mobil AG (asm), Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV), Verwaltungsrat BLS AG, Verwaltungsrat RhB AG

Thomas Eichler⁵

lic. oec. publ., seit 2013 im Verwaltungsrat, seit 2013 im Finanz- und Prüfausschuss des Verwaltungsrates, Delegierter der Vorsorgekommission, Vizepräsident des Bankrats der Aargauischen Kantonalbank, ehem. CEO der Bank Linth LLB AG, Verwaltungsrat The Wave Factory AG, Küsnacht ZH

Hans Flury⁶

Betriebsökonom HWV, seit 2010 im Verwaltungsrat, seit 2010 im Finanz- und Prüfausschuss des Verwaltungsrates, ehem. CFO BLS AG

Piergiorgio Giuliani⁷

lic. iur. HSG Rechtsanwalt und Notar, seit 2011 im Verwaltungsrat, seit 2011 im Finanz- und Prüfausschuss des Verwaltungsrates

Peter Jans⁸

lic. iur. Rechtsanwalt, seit 2017 im Verwaltungsrat, seit 2015 Mitglied des Stadtrates St.Gallen, Direktion Technische Betriebe

Geschäftsleitung

Thomas Küchler⁹

dipl. Bauingenieur FH/SIA Eur Ing., Vorsitzender der Geschäftsleitung, seit 2010 bei der SOB, Delegierter Vorsorgekommission, Mandate: im Vorstand des Verbands öffentlicher Verkehr, im Vorstand des VSS, im Verwaltungsrat des Busbetriebs Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel (BLWE), Verwaltung des Ostwind, Verwaltungsrat Sattel-Hochstuckli AG

Markus Barth¹⁰

dipl. Bauingenieur ETH, Leiter Infrastruktur, seit 2010 bei der SOB, öV-Mandate: Mitglied der Projektoberleitung Regelwerk Technik Eisenbahn und in der Kommission Infrastruktur (KIS) des Verbands öffentlicher Verkehr, Verwaltungsrat der Kompetenzzentrum Fahrbahn AG

Bruno Baumgartner¹¹

Betriebsdisponent, Informatiker mit eidg. FA, Leiter Immobilien-ICT, seit 2002 bei der SOB, öV-Mandate: Mitglied der Kommission Informatik (KIT) des Verbands öffentlicher Verkehr, Verwaltungsrat der Parking Wattwil AG

Heinrich Güttinger¹²

Betriebsdisponent, Leiter Verkehr, seit 1973 bei der SOB (ehemals BT), öV-Mandate: Mitglied der Fachgruppe Betrieb des Verbands öffentlicher Verkehr, Geschäftsführer des Busbetriebs Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel (BLWE)

Manuela Hutter Chalmers¹³

dipl. Wirtschaftsprüferin, Betriebsökonomin FH, Leiterin Finanzen-Human Resources, seit 2013 bei der SOB, Mitglied des Stiftungsrats der Sammelstiftung Symova, Delegierte der Vorsorgekommission

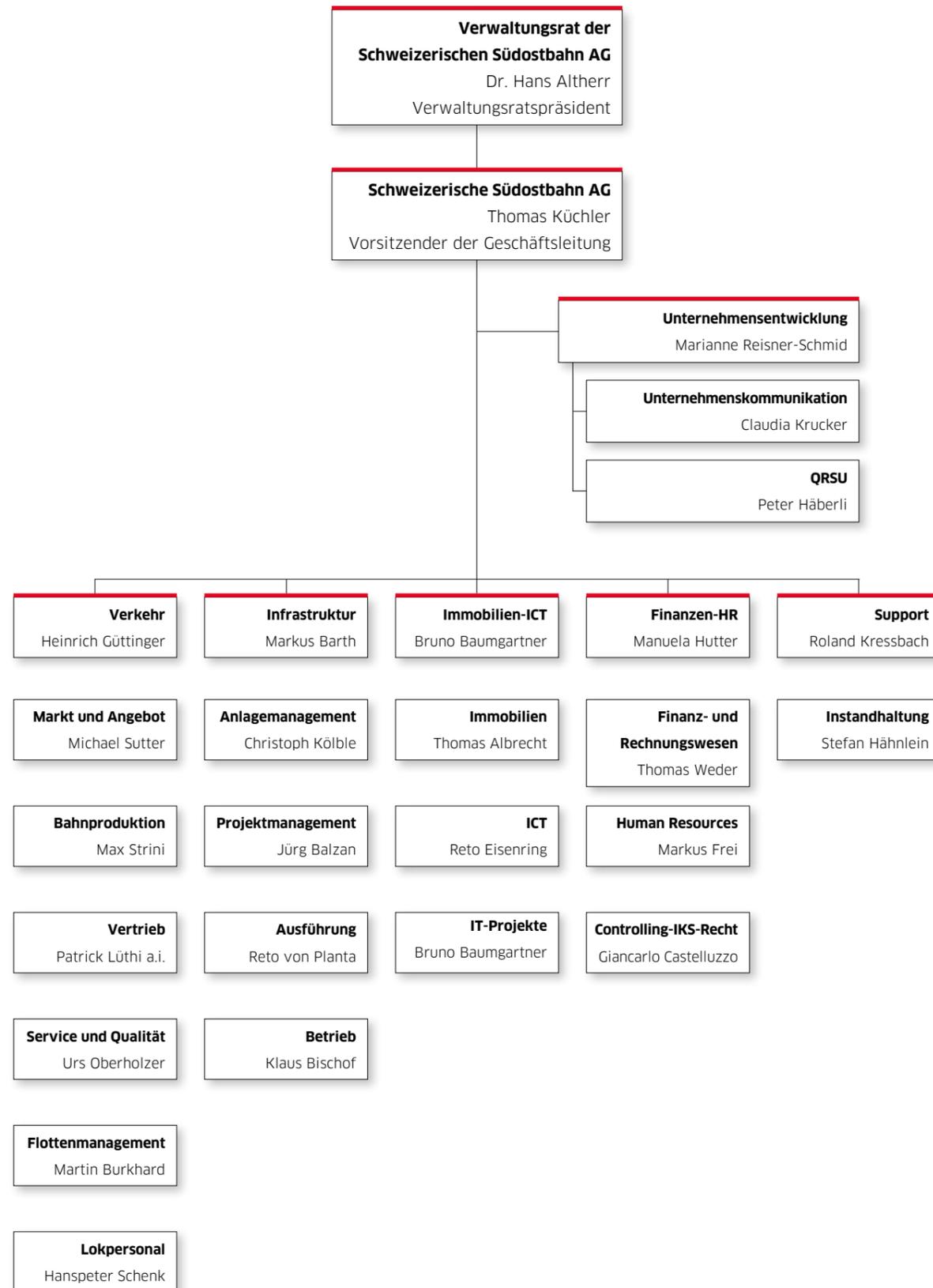
Roland Kressbach¹⁴

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

Marianne Reisner-Schmid¹⁵

Betriebsökonom HWV/FH, Organisatorin, Systemische Organisationsentwicklerin, Leiterin Unternehmensentwicklung, seit 2011 bei der SOB, Sekretär des Verwaltungsrates SOB, Verwaltungsratspräsidentin rail4mation AG

Organigramm



Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

Reiseverkehr						
	Personen Anzahl	Personenkilometer Total-Pkm	Total-Ertrag	je Person CHF	je Pkm Rp.	Ø km je Person
1. Total Fahrausweise	13 366 715	100 262 153 652	100 53 296 872	3.99	20.33	19.61
2. Klasse	12 540 812	94 241 380 800	92 47 721 468	90 3.81	19.77	19.25
1. Klasse	825 904	6 20 772 852	8 5 575 403	10 6.75	26.84	25.15
1.1 Total Einzelreisende	828 736	6 40 294 231	15 7 216 231	8.71	17.91	48.62
2. Klasse	779 012	37 704 425	6 405 897	8.22	16.99	48.40
1. Klasse	49 724	2 589 806	810 334	16.30	31.29	52.08
1.2 Total Pauschalreisende	3 333 659	25 128 627 116	49 23 064 242	6.92	17.93	38.58
2. Klasse	2 833 610	112 811 095	19 204 575	6.78	17.02	39.81
1. Klasse	500 049	15 816 021	3 859 667	7.72	24.40	31.63
1.3 Total Verbunde*	9 204 320	69 93 232 305	36 23 016 398	2.50	24.69	10.13
2. Klasse	8 928 190	90 865 280	22 110 995	2.48	24.33	10.18
1. Klasse	276 130	2 367 025	905 403	3.28	38.25	8.57
2. Tarifierleichterung Verbunde			2 892			
3. Gepäckverkehr			278 090			
Total Reiseverkehr			53 577 854			

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

Finanz- bericht

Finanzieller Lagebericht

Allgemeiner Geschäftsverlauf

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) weist im vergangenen Geschäftsjahr 2018 ein positives Ergebnis von CHF 20,8 Mio. aus. Dieses übertrifft das Vorjahres-Ergebnis von CHF 4,0 Mio. deutlich, was auf zwei Sondereffekte zurückzuführen ist. Einerseits konnte die Sanierung der Pensionskasse per 30. Juni 2018 erfolgreich abgeschlossen werden, da der Deckungsgrad mehr als 100% betrug. Dank der guten Anlagerendite der Sammelstiftung Symova musste die SOB nicht die ganze Rückstellung in Anspruch nehmen. Die Auflösung erfolgte über den ausserordentlichen Ertrag (CHF +13,6 Mio.). Andererseits verzeichnete der nicht abgeltungsberechtigte Bereich (NAB) durch den Verkauf von Grundstücken und neuen Mietverträgen ein positives Ergebnis von CHF 2,9 Mio. Das restliche Ergebnis von CHF 4,3 Mio. entspricht in etwa dem Vorjahr und verteilt sich mit CHF 2,5 Mio. auf die Sparte «regionaler Personenverkehr (RPV)» und CHF 1,8 Mio. auf die Sparte «Infrastruktur».

Die Verkehrserträge steigerten sich nochmal, und zwar um 3,9% gegenüber dem Vorjahr auf CHF 53,6 Mio. Der heisse und schöne Sommer sowie die Lancierung der Sparbillette durch die SBB lockten viele Tagesausflügler mit Individualausweisen auf unsere Linien «Voralpen-Express» und «Ringzug S4». Zusätzlich verkaufte unser grösster Tarifverbund «Ostwind» deutlich mehr Tickets als geplant, was der SOB ebenfalls zugute kam.

Der regionale Personenverkehr bezog mit CHF 53,5 Mio. beinahe CHF 4,7 Mio. weniger Abgeltungen als im Vorjahr (CHF 58,2 Mio.). In der Sparte «Infrastruktur» sanken die Abgeltungen ebenfalls um CHF 1,2 Mio. auf CHF 44,6 Mio.

Das Drittgeschäft in den Bereichen «Infrastruktur» und «Support» wird mit CHF 4,1 Mio. Umsatz erfolgreich weitergeführt und die Position am Markt gefestigt.

Der Personalaufwand stieg von CHF 71,8 Mio. auf knapp CHF 74,0 Mio. Dieser Anstieg resultiert mehrheitlich aus der Veränderung im Personalbestand. Per 31. Dezember 2018 beschäftigte die SOB 635 Personen (Vorjahr 603). Dies entspricht 592 Vollzeitstellen (Vorjahr 565). Zudem setzte der Bereich «Infrastruktur» mehr temporäre Mitarbeiter ein als im Vorjahr (CHF +0,5 Mio.). Dies, da viele Projekte in den gleichen Zeitraum fielen und parallel zum Tagesgeschäft erledigt werden mussten.

Die Kosten für Unterhalt und Reparatur von Anlagen wurden um CHF 1,2 Mio. auf CHF 6,3 Mio. gesenkt. In diesen Kosten sind auch die Wertberichtigungen der Vorräte enthalten. Dort konnte ein Teil der Wertberichtigung auf den Ersatzteilen der Fahrzeuge aufgelöst werden. Der Fahrzeugaufwand betrug 2018 rund CHF 6,9 Mio. (Vorjahr CHF 5,7 Mio.). Es wurden in diesem Jahr etwas mehr Rückstellungen für die Grossrevisionen der Fahrzeuge für die kommenden Jahre gebildet. Der Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen ist mit CHF 60,3 Mio. praktisch auf dem Vorjahresniveau (CHF 60,6 Mio.). Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2018 um CHF 0,9 Mio. auf CHF 46,6 Mio. gestiegen, was auf die hohen Investitionen in die Infrastruktur der vergangenen Jahre zurückzuführen ist. Der Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern weist CHF 5,2 Mio. aus (Vorjahr CHF 4,4 Mio.). Im Finanzaufwand sind die Zinsen für die Fremdfinanzierung des Rollmaterials mit CHF 3,6 Mio. die grösste Position.

Bilanz

Die Bilanzsumme wuchs im Geschäftsjahr 2018 um CHF 133,4 Mio. auf knapp CHF 970,0 Mio. an. Das Umlaufvermögen hat dabei lediglich um CHF 4,7 Mio. zugenommen, und zwar in den flüssigen Mitteln (CHF +3,2 Mio.) und der aktiven Rechnungsabgrenzung (CHF +1,5 Mio.). Der grosse Anstieg der Bilanzsumme resultiert aus dem Anlagevermögen, das sich von CHF 789,8 Mio. auf CHF 918,4 Mio. (CHF +128,6 Mio.) vergrösserte. Diese Zunahme ist vor allem auf die Beschaffung des neuen Rollmaterials für den Voralpen-Express sowie für die Kooperation mit der SBB im Fernverkehr zurückzuführen und zeigt sich in den Anlagen im Bau (CHF +120,7 Mio.).

Die Positionen im kurzfristigen Fremdkapital haben sich im Verlaufe des Jahres 2018 nur unwesentlich verändert (CHF +1,9 Mio.). Eine grössere Veränderung erfuhr das langfristige Fremdkapital aufgrund der oben genannten Investitionen in die Beschaffung des neuen Rollmaterials (CHF +110,7 Mio.). Die SOB war im vergangenen Jahr am Kapitalmarkt aktiv und hat ihre erste öffentliche Anleihe im Umfang von CHF 100,0 Mio. für den neuen Voralpen-

Express ausgegeben. Dies widerspiegelt die Erhöhung der langfristig verzinslichen Verbindlichkeiten gegenüber Dritten. Die übrigen langfristigen Darlehen haben sich bei den bedingt rückzahlbaren Darlehen Bahninfrastrukturfonds (BIF) um CHF 30,6 Mio. für die Investitionen in die Infrastruktur gemäss Leistungsvereinbarung erhöht. Bei den langfristigen Rückstellungen konnte aufgrund der erfolgreich abgeschlossenen Sanierung der Pensionskasse die restliche Sanierungsrückstellung per 30. Juni 2018 über den ausserordentlichen Ertrag aufgelöst werden. Das Eigenkapital ist per 31. Dezember 2018 auf CHF 86,9 Mio. angewachsen. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 9,0% (Vorjahr 7,9%).

Durchführung einer Risikobeurteilung

Auf Basis der von der ETH Zürich entwickelten Risikomanagement-Methode führte die SOB im vergangenen Geschäftsjahr erneut eine unternehmensweite Risikobeurteilung durch. Die Mitglieder der Geschäftsleitung identifizierten Risiken und beurteilten deren Tragweite und Eintrittswahrscheinlichkeit. Das Vorgehen teilte sich in drei Phasen auf:

1. Risikoidentifikation, Risikobewertung und Quantifizierung der definierten Risiken
2. Ursachenanalyse, Definition von Massnahmen zur Risikominderung
3. Laufendes Controlling der identifizierten Risiken

Die Verantwortung für das Risikomanagement liegt beim Verwaltungsrat, die operative Umsetzung bei der Geschäftsleitung. Der Verwaltungsrat hat das Ergebnis der Risikobeurteilung 2018 verabschiedet.

Aussichten

Die SOB ist in der Halbzeit der Leistungsvereinbarung 2017–2020 der Infrastruktur angelangt und kann festhalten, dass die Umsetzung der Projekte gut verläuft. Im nächsten Jahr liegt der Hauptfokus auf zwei Grossprojekten:

1. Cluster Obertoggenburg 2019
Erneuerung von Kunstbauten und der Fahrbahn zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann
2. Sitterviadukt und Sturzenegg Tunnel
Sanierung der Brücke und des Tunnels sowie der Fahrbahn

Im Geschäftsbereich «Verkehr» finden im zweiten Quartal 2019 die Offertverhandlungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2020 und 2021 statt. Zudem läuft die Beschaffung des neuen Rollmaterials für den Voralpen-Express auf Hochtouren. Verteilt über das Jahr 2019 finden die Fahrzeugprüfungen und -abnahmen statt, damit das neue Rollmaterial zeitgerecht ab Fahrplanwechsel Dezember 2019 eingesetzt werden kann.

Das Rollmaterial für die Kooperation mit den SBB im Fernverkehr ist bereits in Produktion. Die SOB griff auf die im Vertrag des Voralpen-Express mit der Firma Stadler AG Bussnang ausgehandelten Bestelloptionen zurück.

In den nächsten zwei Jahren besteht für die Südostbahn die Hauptherausforderung in der Umsetzung des Kooperationsvertrages mit der SBB. Durch diesen Vertrag wird die SOB ihre Produktionsleistung bis 2021 nahezu verdoppeln. Damit sie dies bewältigen kann, nehmen der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung entsprechende Anpassungen in der Aufbauorganisation vor.

Erfolgsrechnung in CHF

	Erläuterungen*	2018	2017
Verkehrsertrag	1	53 574 962	51 566 264
Traktionsleistungen für Dritte		455 206	534 425
Infrastrukturbenützung Dritte		4 770 173	4 707 097
Leistungen für Dritte		37 282	54 085
Abgeltungen		98 100 464	103 963 404
Miet- und Pächterträge		3 625 368	3 420 202
Aktiviert Eigenleistungen		13 707 971	11 386 869
Übriger Ertrag	2	10 976 723	10 761 305
Total Ertrag		185 248 149	186 393 651
Personalaufwand	3	73 998 163	71 767 277
Miete von Anlagen		1 144 812	1 309 931
Unterhalt und Reparatur von Anlagen		6 329 066	7 548 218
Fahrzeugaufwand		6 887 483	5 746 594
Betriebsleistungen von Dritten		21 407 636	23 939 227
Übriger Betriebsaufwand	4	15 195 344	15 514 731
Total Betriebsaufwand		124 962 504	125 825 978
Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen		60 285 645	60 567 673
Abschreibungen	5	46 612 423	45 715 741
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten		5 035 812	6 552 743
Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern		8 637 410	8 299 189
Finanzaufwand und -ertrag	6	-3 469 125	-3 907 716
Betriebsergebnis vor Steuern		5 168 285	4 391 473
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen		2 329 410	-340 813
Ausserordentlicher, einmaliger, periodenfremder Ertrag		13 581 908	0
Steuern		-276 621	-6 279
Jahresgewinn		20 802 982	4 044 381

* ab Seite 30

Bilanz in CHF

Aktiven	Erläuterungen	31.12.2018	31.12.2017
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	7	37 471 018	34 234 985
Wertschriften		25	25
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	8	6 665 580	5 543 158
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Dritten		274 454	1 238 449
Vorräte		4 662 790	4 835 700
Aktive Rechnungsabgrenzung		2 431 810	906 714
Total Umlaufvermögen		51 505 677	46 759 031
Anlagevermögen			
Finanzanlagen/Abgrenzung Anleihe	9	2 597 993	261 488
Beteiligungen	10	717 422	660 422
Tauschteile Fahrzeuge		2 925 906	3 298 500
Anlagen im Bau	11	184 303 364	63 550 493
Sachanlagen	12	727 780 167	721 808 554
Immaterielle Anlagen		124 981	249 985
Total Anlagevermögen		918 449 833	789 829 442
Total Aktiven		969 955 510	836 588 473
Passiven		31.12.2018	31.12.2017
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten		19 711 548	19 855 309
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		152 781	466 272
Passive Rechnungsabgrenzung	13	16 255 958	15 474 344
Kurzfristige Rückstellungen	14	15 968 716	14 422 933
Total kurzfristiges Fremdkapital		52 089 003	50 218 858
Langfristiges Fremdkapital			
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten			
gegenüber Dritten	15	262 471 754	162 095 505
gegenüber Aktionären	15	2 200 000	3 300 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten			
gegenüber Aktionären	16	565 050 384	538 418 661
Langfristige Rückstellungen	14	1 274 249	16 488 311
Total langfristiges Fremdkapital		830 996 387	720 302 477
Total Fremdkapital		883 085 390	770 521 335
Eigenkapital			
Aktienkapital		8 925 000	8 925 000
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserve aus Kapitaleinlagen		19 112 431	19 112 431
Gesetzliche Gewinnreserve			
Allgemeine Reserve		973 000	973 000
Reserven, Art. 67 EBG		14 965 712	12 596 311
Reserven, Art. 36 PBG		-2 002 600	-3 784 093
Rücklagen/Abschreibungsreserven		6 055 476	6 055 476
Freie Reserven		18 038 120	18 144 633
Jahresgewinn		20 802 982	4 044 381
Eigene Aktien	17	-1	-1
Total Eigenkapital		86 870 120	66 067 138
Total Passiven		969 955 510	836 588 473

Geldflussrechnung in CHF

Geldfluss aus Betriebstätigkeit	2018	2017
Jahresgewinn	20 802 982	4 044 381
Abschreibungen und nicht aktivierte Kosten	51 648 234	51 888 486
Auflösung/Bildung von Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	- 57 000	379 998
Veränderungen Rückstellungen	- 13 668 279	- 2 467 891
Erfolg aus Veräusserung/Ausbuchung Anlagevermögen	- 2 329 410	330 814
Zu-/Abnahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	- 1 122 422	- 147 848
Zu-/Abnahme Warenvorräte	172 910	615 329
Zu-/Abnahme von übrigen Forderungen	963 995	- 745 840
Zu-/Abnahme aktive Rechnungsabgrenzung	- 1 525 096	685 299
Zu-/Abnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 143 761	2 794 708
Zu-/Abnahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	- 313 491	387 138
Zu-/Abnahme passive Rechnungsabgrenzung	781 614	1 724 056
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	55 210 276	59 488 630
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	- 182 451 769	- 85 949 996
Investitionsbeiträge in Sachanlagen	622 000	849 047
Desinvestition von Sachanlagen	6 284 059	211 328
Investitionen in Finanzanlagen	- 105 344	- 1 206
Desinvestition von Finanzanlagen/Wertschriften	0	10 011 624
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 175 651 054	- 74 879 203
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	140 018 839	0
Rückzahlung langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	- 42 973 751	- 12 973 752
Aufnahme übrige langfristige Verbindlichkeiten	30 583 058	25 780 283
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten	- 3 951 335	- 4 053 959
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	123 676 811	8 752 572
Zunahme (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel	3 236 033	- 6 638 001
Flüssige Mittel am 1.1.	34 234 985	40 872 986
Flüssige Mittel am 31.12.	37 471 018	34 234 985
Zunahme (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel	3 236 033	- 6 638 001

Anhang zur Jahresrechnung

1. Grundsätze der Rechnungslegung

1.1 Allgemeines

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) mit Sitz in St. Gallen ist eine Aktiengesellschaft im Sinne des Schweizerischen Obligationenrechts Artikel 620 ff. Die Vollzeitstellen betragen im Jahresdurchschnitt 578.

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Schweizerischen Obligationenrechts sowie der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) erstellt. Die Bewertungsgrundsätze wurden gegenüber dem Vorjahr unverändert angewandt.

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.

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 von 2,5% gebildet.

Vorräte

Die Vorräte werden zum durchschnittlichen Anschaffungspreis bzw. zu den Herstellkosten bewertet. Strategisches Ersatzmaterial wird über die Lebensdauer der entsprechenden Fahrzeuge wertberichtigt, soweit das Material nicht verwertet wird.

Finanzanlagen

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

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.

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 Vorgaben der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (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	5 - 10 Jahre

Fremdkapitalzinsen werden bei grösseren Anschaffungen bis zum Zeitpunkt der kommerziellen Inbetriebnahme aktiviert. À-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.

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 Verbindlichkeiten werden zu ihrem Nominalwert bilanziert. Bei Ausgabe einer Anleihe wird ein allfälliges Agio passiviert, beziehungsweise werden ein Disagio sowie Ausgabekosten abgegrenzt und über die Laufzeit aufgelöst.

Rückstellungen

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

Reserven für künftige Verluste

Die SOB 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 in 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

	2018	2017
Personenverkehrsertrag	53 296 872	51 292 911
Gepäckverkehr	278 090	273 353
Total	53 574 962	51 566 264

2 Übriger Ertrag

	2018	2017
Ertrag aus Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	1 164 005	1 344 428
Provisionsertrag und Kommissionen	2 224 540	2 476 979
Ertrag aus Dienstleistungen	5 193 652	3 972 672
Gesellschaftsreisen und Nebenerlöse Stationen (Bahnreisezentren)	734 474	751 719
Ertrag aus Verkauf von Material	187 113	233 820
Sonstiger Ertrag	1 522 548	2 051 241
Debitorenverluste, Skonto	-49 609	-69 554
Total	10 976 723	10 761 305

3 Personalaufwand

	2018	2017
Löhne und Gehälter	55 791 959	54 560 938
Sozialleistungen	11 066 634	10 962 900
Temporäres Personal	2 143 403	1 614 632
Übriger Personalaufwand	4 996 167	4 628 807
Total	73 998 163	71 767 277

4 Übriger Betriebsaufwand

	2018	2017
Versicherungen, Abgaben und Gebühren	1 018 373	1 184 545
Energie- und Entsorgungsaufwand	4 770 524	5 171 469
Verwaltungs- und Informatikaufwand	3 792 224	3 218 026
Werbeaufwand	1 744 438	1 839 547
Sonstiger Betriebsaufwand	3 869 785	4 101 144
Total	15 195 344	15 514 731

Im sonstigen Betriebsaufwand ist die Vorsteuerkürzung enthalten. Auf dem Anteil der Abgeltungszahlungen sowie anderen Subventionen muss pauschal eine Vorsteuerkürzung von 3,7% (3,8% im Jahr 2017) vorgenommen werden.

5 Abschreibungen

	2018	2017
Wertberichtigungen Finanzanlagen	0	379 998
Abschreibungen Tauschteile	419 506	415 247
Abschreibungen Sachanlagen	46 067 913	44 795 492
Abschreibungen immaterielle Anlagen	125 004	125 004
Total	46 612 423	45 715 741

6 Finanzaufwand und -ertrag

	2018	2017
Zinsen Fremdfinanzierung Rollmaterial	-3 601 702	-3 815 683
Zinsaufwand Darlehen (Pensionskasse)	-90 750	-121 000
Übriger Finanzaufwand	-23 234	-30 076
Währungserfolg	55 260	-56 656
Finanzertrag	191 301	115 699
Total	-3 469 125	-3 907 716

7 Flüssige Mittel

	31.12.2018	31.12.2017
Kassenbestände	3 892	4 777
Post	17 677 845	13 865 651
Bankguthaben	18 366 648	19 331 874
Stationen (Bahnreisezentren)	1 422 633	1 032 683
Total	37 471 018	34 234 985

Die Euro-Bankbestände wurden zu den folgenden Jahresendkursen umgerechnet:

31.12.2017 CHF/EUR 1.1700

31.12.2018 CHF/EUR 1.1269

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen gegenüber Dritten	6 837 580	5 666 158
Delkredere	-172 000	-123 000
Total	6 665 580	5 543 158

9 Finanzanlagen/Abgrenzung Anleihe

	31.12.2018	31.12.2017
Darlehen KPZ Fahrbahn AG	153 600	152 400
Darlehen rail4mation AG	300 000	300 000
Wertberichtigung Darlehen rail4mation AG	-299 999	-299 999
Abgrenzung Anleihe SOB	2 231 161	0
Übrige Finanzanlagen	213 231	109 087
Total	2 597 993	261 488

Das Darlehen an die KPZ Fahrbahn AG sowie das Darlehen an rail4mation AG stehen unter Rangrücktritt. Der Sachverhalt der Abgrenzung Anleihe SOB wird in der Erläuterung 15 aufgezeigt.

10 Beteiligungen

Unternehmung	Zweck der Unternehmung	Kapital- und Stimmenanteil in %	
		31.12.2018	31.12.2017
Parking Wattwil AG, Wattwil	Betrieb einer öffentlich zugänglichen Parkgarage beim Bahnhof Wattwil	14,08	14,08
KPZ Fahrbahn AG, Bern	Anbieten von Know-how und Expertenleistungen im Bereich Fahrbahn und Interaktion	50,00	50,00
Trasse Schweiz AG, Bern	Diskriminierungsfreie Trassenzuteilung auf dem schweizerischen Normalspurschienennetz	25,00	25,00
rail4mation AG, Zürich	Anbieten von Ausbildungen im Bereich Eisenbahn, insbesondere von sicherheitsrelevanten Tätigkeiten	40,00	40,00

11 Anlagen im Bau

	31.12.2018	31.12.2017
Infrastruktur	16 615 132	18 307 113
Verkehr und nicht abgeltungsberechtigter Bereich (NAB)	167 688 232	45 243 380
Total	184 303 364	63 550 493

In der Sparte Verkehr und NAB sind die Anzahlungen an die Firma Stadler Bussnang AG für die Beschaffung des neuen Rollmaterials für den Voralpen-Express sowie für die Fernverkehrslinie Treno Gottardo über CHF 153,5 Mio. (Vorjahr CHF 38,7 Mio.) enthalten.

12 Sachanlagen

Wir verweisen auf die Anlagespiegel auf den Seiten 38 bis 41.

13 Passive Rechnungsabgrenzung

	31.12.2018	31.12.2017
Personenverkehr Halbtax- und Jahresabo	9 436 164	9 468 089
Marchzinsen Kassascheine/Darlehen	870 090	920 300
Übrige Abgrenzungen	5 949 704	5 085 955
Total	16 255 958	15 474 344

14 Rückstellungen

	31.12.2018	31.12.2017
Rollmaterial- und Drehgestellrevisionen	11 326 100	9 485 000
Rast- und Ruhetage, Überzeit und Ferien	3 270 616	3 572 933
Abbruch alte Fahrzeuge inklusive Asbestentsorgung	590 000	660 000
Übrige kurzfristige Rückstellungen	782 000	705 000
Total kurzfristige Rückstellungen	15 968 716	14 422 933
Sanierungsrückstellung Pensionskasse	0	15 116 058
Teuerungszulagen an Rentnerinnen und Rentner	873 184	968 323
Übrige langfristige Rückstellungen	401 065	403 930
Total langfristige Rückstellungen	1 274 249	16 488 311
Total	17 242 965	30 911 244

Die Sanierung der Pensionskasse wurde per 30. Juni 2018 erfolgreich abgeschlossen, da der Deckungsgrad mehr als 100% betrug. Dank der guten Anlagerendite der Sammelstiftung Symova musste nicht die ganze Sanierungsrückstellung in Anspruch genommen werden. Die noch vorhandene Rückstellung per 30. Juni 2018 im Umfang von CHF 13,6 Mio. wurde über den ausserordentlichen Ertrag aufgelöst.

15 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

	31.12.2018	31.12.2017
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 2010-2025 (5. November)	26 000 000	26 000 000
1,250% Kassaschein SOB 2012-2032 (29. Juni)	0	30 000 000
1,375% Kassaschein SOB 2012-2037 (28. Dezember)	16 000 000	16 000 000
0,625% Anleihe SOB 2018-2035 (15. Februar)	100 000 000	0
1,115% Privatplatzierung 2018-2034 (28. Juni)	15 000 000	0
1,297% Privatplatzierung 2018-2039 (28. Juni)	26 000 000	0
Finanzierungsleasing UBS	42 721 754	46 595 505
Hypothekendarlehen	1 250 000	0
Übrige Darlehen	7 000 000	15 000 000
Total übrige Darlehen gegenüber Dritten	262 471 754	162 095 505
Darlehen SZKB (Pensionskasse)	2 200 000	3 300 000
Total übrige Darlehen gegenüber Aktionären	2 200 000	3 300 000
Total	264 671 754	165 395 505

Im Zuge der Ausgabe der Anleihe SOB wurde der Kassaschein über CHF 30,0 Mio. zurückbezahlt (Umfinanzierung). Die daraus resultierenden Kosten wurden abgegrenzt und werden über die Laufzeit der Anleihe aufgelöst (siehe Erläuterung 9).

Fälligkeiten der verzinslichen Verbindlichkeiten

	31.12.2018	31.12.2017
Innerhalb eines Jahres	11 973 752	12 973 752
Ein bis fünf Jahre	58 448 002	43 195 006
Ab fünf Jahre	194 250 000	109 226 747
Total	264 671 754	165 395 505

16 Übrige langfristige Verbindlichkeiten

	31.12.2018	31.12.2017
Darlehen Kanton St. Gallen	12 800 000	12 900 000
Bedingt rückzahlbare Darlehen BehiG Kantone	872 259	872 259
Elektrifikationsdarlehen Kanton Zürich	231 530	231 530
NEAT-Mitfinanzierung Kantone AR/SG	6 500 000	6 500 000
Rückzahlbare Darlehen nach Art. 56 EBG Bund	6 736 230	8 203 430
Rückzahlbare Darlehen nach Art. 56 EBG Kantone	11 965 702	14 349 837
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bund (BIF)	309 818 921	279 235 863
Bedingt rückzahlbare Darlehen Kantone	205 525 742	205 525 742
Bedingt rückzahlbares Darlehen Bund (ex FinöV-Fonds)	10 600 000	10 600 000
Total	565 050 384	538 418 661

Von den rückzahlbaren Darlehen nach Art. 56 EBG wurden 2018 CHF 3 851 335 (Vorjahr: CHF 3 907 531) zurückbezahlt. 2019 wird ein Betrag von CHF 3 557 531 zur Rückzahlung fällig.

17 Angaben zu eigenen Aktien

	Anzahl	Preis in	in CHF
Bestand per 1.1.2017	23 915		
Geschenke an die SOB	1 378		
Verkäufe	-1 700	1	1 700
Geschenke der SOB	-500		
Bestand per 31.12.2017	23 093		
Buchwert der eigenen Aktien per 31.12.2017			1
Geschenke an die SOB	1 932		
Verkäufe			
Käufe der SOB	11 508	1	11 508
Geschenke der SOB			
Bestand per 31.12.2018	36 533		
Buchwert der eigenen Aktien per 31.12.2018			1

Die Aktien der SOB werden nicht gehandelt. Der Erlös aus dem Verkauf der eigenen Aktien wird im Finanzertrag und die Kosten für Rückkäufe werden im Finanzaufwand verbucht.

3. Weitere Angaben zur Jahresrechnung in CHF**Sicherheiten für eigene Verbindlichkeiten sowie Aktiven unter Eigentumsvorbehalt**

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:

	31.12.2018	31.12.2017
Darlehen im 1. und 2. Rang des Kantons St. Gallen an die ehemalige Bodensee-Toggenburg-Bahn	12 800 000	12 900 000
Elektrifikationsdarlehen des Kantons Zürich von 1937 an die ehemalige Schweizerische Südostbahn AG	231 530	231 530

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.

	31.12.2018	31.12.2017
Fahrzeuge im Eigentum von UBS (Nettobuchwert)	53 030 516	56 591 480
Leasingverbindlichkeit	42 721 754	46 595 505

Deckungssumme Sach- und Haftpflichtversicherungen

	31.12.2018	31.12.2017
Betriebshaftpflicht	300 000 000	300 000 000
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	25 000 000	25 000 000
Betriebsunterbruch	2 000 000	2 000 000
EDV, Maschinen, übrige Schäden	100 000 000	100 000 000

Spartenergebnis

	31.12.2018	31.12.2017
Infrastruktur	1 809 792	2 369 401
Verkehr	2 520 593	1 781 493
Nicht abgeltungsberechtigter Bereich	2 890 690	-106 513
Ausserordentlicher Erfolg	13 581 907	0
Unternehmensergebnis	20 802 982	4 044 381

Vergütungen und Honorare

	31.12.2018	31.12.2017
Revisionsstelle PricewaterhouseCoopers AG	50 905	46 620
Verwaltungsrat Gesamtschädigung	214 800	206 950
Geschäftsleitung Gesamtschädigung	1 672 511	1 622 984

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

	2018	2017
Anlagen im Bau 1.1.	18 307 113	10 080 292
Rechnungen Dritter	44 634 725	41 347 193
Eigenleistungen	11 140 112	9 383 043
Total Investitionen	74 081 950	60 810 528
Erfolgsrechnung (Aufwand)	- 3 264 818	- 4 461 415
Anlagenrechnung (Aktivierung)	- 54 202 000	- 38 042 000
Anlagen im Bau 31.12.	16 615 132	18 307 113

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung am 18. April 2019 zuhanden der Generalversammlung verabschiedet. Sie unterliegt der Abnahme durch die Generalversammlung am 7. Juni 2019. Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die einen massgeblichen Einfluss auf den Jahresabschluss 2018 haben könnten.

Befund der subventionsrechtlichen Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV)

Gemäss Art. 37 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes prüft das BAV, ob die Jahresrechnung mit den gesetzlichen Vorschriften und den darauf basierenden Vereinbarungen über Beiträge und Darlehen der öffentlichen Hand übereinstimmen. Aufgrund von Änderungen in der Rechtsgrundlage (Bundesgesetz über das Stabilisierungsprogramm 2017–2019) werden die subventionsrechtlichen Prüfungen des BAV ab Geschäftsjahr 2017 periodisch oder nach Bedarf und nicht mehr zwingend jährlich durchgeführt. Mit Schreiben vom 29. März 2019 hat das BAV mitgeteilt, dass es nach Art. 37 Abs. 2 PBG die Jahresrechnung 2018 der Schweizerischen Südostbahn AG subventionsrechtlich nicht geprüft hat.

Antrag zur Verwendung des Bilanzgewinns in CHF

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

	Antrag des VR 2018	Beschluss der GV 2017
Jahresgewinn	20 802 982	4 044 381
Vortrag aus Vorjahr	0	0
Bilanzgewinn	20 802 982	4 044 381
Zuweisung spezialgesetzliche Reserven		
Personenverkehr: Zuweisung Reserve gemäss Art. 36 PBG	2 520 593	1 781 493
Infrastruktur: Zuweisung Reserve gemäss Art. 67 EBG	1 809 792	2 369 401
Bilanzgewinn/-verlust zur Verfügung der Generalversammlung	16 472 597	- 106 513
Zuweisung gesetzliche Reserve	0	0
Zuweisung/Entnahme freie Reserve	16 472 597	- 106 513
Vortrag auf neue Rechnung	0	0

Anlagespiegel in CHF

	Grundstücke	Hochbau für Betrieb und Verw.	Fahrweg	Antrieb/ Stromversorgung	Sicherung/ Telekommunikation	Publikums- anlagen	Fahrzeuge	Mobilien	Verkaufsgeräte Zutritt	Total
Anschaffungswerte 1.1.2017	10 003 967	107 473 870	427 754 347	72 917 245	172 282 698	49 644 787	391 520 948	17 735 364	2 505 268	1 251 838 495
Zugänge	5	5 985 000	22 479 000	1 747 000	11 867 000	1 949 000	85 000	942 000	0	45 054 005
Abgänge	-2 433	-607 145	-358 469	-84 250	-1 024 737		-10 147 304	-911 837	0	-13 136 175
Investitionsbeiträge		-6 000	-256 047	-9 000	-119 000	-459 000				-849 047
Umbuchungen										0
Stand 31.12.2017	10 001 539	112 845 725	449 618 831	74 570 995	183 005 961	51 134 787	381 458 644	17 765 527	2 505 268	1 282 907 278
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2017	-1 710	-40 861 073	-146 788 924	-33 143 144	-76 126 963	-15 401 260	-201 372 650	-12 990 268	-2 201 273	-528 887 266
Planmässige Abschreibungen	-760	-3 026 051	-12 970 954	-2 024 380	-8 462 225	-1 321 990	-15 476 570	-1 422 815	-89 747	-44 795 492
Ausserplanmässige Abschreibungen										0
Abgänge		323 390	175 146	73 510	956 597		10 143 554	911 837		12 584 034
Umbuchungen										0
Stand 31.12.2017	-2 470	-43 563 734	-159 584 732	-35 094 014	-83 632 591	-16 723 250	-206 705 666	-13 501 246	-2 291 020	-561 098 724
Nettobuchwerte 31.12.2017	9 999 069	69 281 991	290 034 099	39 476 981	99 373 370	34 411 537	174 752 978	4 264 281	214 248	721 808 554
Anschaffungswerte 1.1.2018	10 001 539	112 845 725	449 618 831	74 570 995	183 005 961	51 134 787	381 458 644	17 765 527	2 505 268	1 282 907 278
Zugänge	175	2 071 000	23 581 000	9 235 000	17 383 000	2 390 000	662 000	1 294 000		56 616 175
Abgänge	-84 121	-840 316	-512 096	-495 519	-2 638 184	-203 756	-11 201 151	-1 848 470	-12 484	-17 836 097
Investitionsbeiträge		-26 000	-225 000	-22 000	-10 000	-339 000				-622 000
Umbuchungen			18 372			-18 372				0
Stand 31.12.2018	9 917 593	114 050 409	472 481 107	83 288 476	197 740 777	52 963 659	370 919 493	17 211 057	2 492 784	1 321 065 356
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2018	-2 470	-43 563 734	-159 584 732	-35 094 014	-83 632 591	-16 723 250	-206 705 666	-13 501 246	-2 291 020	-561 098 724
Planmässige Abschreibungen	-760	-3 151 241	-13 784 550	-2 099 201	-9 179 752	-1 413 622	-15 043 897	-1 329 609	-65 281	-46 067 913
Ausserplanmässige Abschreibungen										0
Abgänge		569 354	236 399	406 686	1 914 978	108 672	8 795 475	1 839 068	10 816	13 881 448
Umbuchungen			-2 202			2 202				0
Stand 31.12.2018	-3 230	-46 145 621	-173 135 085	-36 786 529	-90 897 365	-18 025 998	-212 954 088	-12 991 787	-2 345 485	-593 285 189
Nettobuchwerte 31.12.2018	9 914 363	67 904 788	299 346 022	46 501 947	106 843 412	34 937 661	157 965 405	4 219 270	147 299	727 780 167

Anlagespiegel der Sparte Infrastruktur in CHF

	Grundstücke	Hochbau für Betrieb und Verw.	Fahrweg	Antrieb/ Stromversorgung	Sicherung/ Telekommunikation	Publikums- anlagen	Fahrzeuge	Mobilien	Verkaufsgeräte Zutritt	Total
Anschaffungswerte 1.1.2017	9 519 192	56 298 211	426 430 847	71 956 101	168 275 689	48 741 604	18 427 753	1 686 697	138 387	801 474 482
Zugänge	5	433 000	22 450 000	1 747 000	11 314 000	1 949 000	85 000	64 000		38 042 005
Abgänge	-2 433	-567 510	-358 469	-84 250	-854 737		-336 062			-2 203 461
Investitionsbeiträge		-6 000	-256 047	-9 000	-119 000	-459 000				-849 047
Umbuchungen	313 375									313 375
Stand 31.12.2017	9 830 139	56 157 701	448 266 331	73 609 851	178 615 952	50 231 604	18 176 691	1 750 697	138 387	836 777 354
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2017	-1 710	-20 449 011	-146 738 221	-32 780 552	-74 381 285	-15 291 205	-5 621 075	-753 178	-109 985	-296 126 222
Planmässige Abschreibungen	-760	-1 476 011	-12 917 530	-1 990 735	-7 914 960	-1 301 091	-719 712	-131 868	-8 467	-26 461 134
Ausserplanmässige Abschreibungen										0
Abgänge		307 302	175 146	73 510	816 833		336 062			1 708 853
Umbuchungen										0
Stand 31.12.2017	-2 470	-21 617 720	-159 480 605	-34 697 777	-81 479 412	-16 592 296	-6 004 725	-885 046	-118 452	-320 878 503
Nettobuchwerte 31.12.2017	9 827 669	34 539 981	288 785 726	38 912 074	97 136 540	33 639 308	12 171 966	865 651	19 935	515 898 850
Anschaffungswerte 1.1.2018	9 830 139	56 157 701	448 266 331	73 609 851	178 615 952	50 231 604	18 176 691	1 750 697	138 387	836 777 354
Zugänge	175	1 217 000	23 581 000	9 175 000	17 285 000	2 390 000	225 000	329 000		54 202 175
Abgänge	-813	-691 340	-512 096	-495 519	-2 269 743	-203 756	-5 548 158	-111 384	-12 484	-9 845 293
Investitionsbeiträge			-225 000	-22 000	-10 000	-339 000				-596 000
Umbuchungen	21 732		18 372							21 732
Stand 31.12.2018	9 851 233	56 683 361	471 128 607	82 267 332	193 621 209	52 060 476	12 853 533	1 968 313	125 903	880 559 968
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2018	-2 470	-21 617 720	-159 480 605	-34 697 777	-81 479 412	-16 592 296	-6 004 725	-885 046	-118 452	-320 878 503
Planmässige Abschreibungen	-760	-1 474 819	-13 729 676	-2 063 156	-8 605 924	-1 392 723	-589 165	-147 836	-8 051	-28 012 110
Ausserplanmässige Abschreibungen										0
Abgänge		420 378	236 399	406 686	1 549 787	108 672	3 142 482	108 882	10 816	5 984 102
Umbuchungen			-2 202			2 202				0
Stand 31.12.2018	-3 230	-22 672 161	-172 976 084	-36 354 247	-88 535 549	-17 874 145	-3 451 408	-924 000	-115 687	-342 906 511
Nettobuchwerte 31.12.2018	9 848 003	34 011 200	298 152 523	45 913 085	105 085 660	34 186 331	9 402 125	1 044 313	10 216	537 653 456

Bericht der Revisionsstelle



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

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerische Südostbahn AG – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung (Seiten 24 bis 41) zum 31. Dezember 2018 dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards (PS) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung“ unseres Berichts weitergehend beschrieben.

Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Unser Prüfungsansatz

Überblick Gesamtwesentlichkeit: CHF 1'850'000

Zur Durchführung angemessener Prüfungshandlungen haben wir den Prüfungsumfang so ausgestaltet, dass wir ein Prüfungsurteil zur Jahresrechnung als Ganzes abgeben können, unter Berücksichtigung der Organisation, der internen Kontrollen und Prozesse im Bereich der Rechnungslegung sowie der Branche, in welcher die Gesellschaft tätig ist.

Als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt haben wir das folgende Thema identifiziert:
Bilanzierung der Sachanlagen

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.



Wesentlichkeit

Der Umfang unserer Prüfung ist durch die Anwendung des Grundsatzes der Wesentlichkeit beeinflusst. Unser Prüfungsurteil zielt darauf ab, hinreichende Sicherheit darüber zu geben, dass die Jahresrechnung keine wesentlichen falschen Darstellungen enthält. Falsche Darstellungen können beabsichtigt oder unbeabsichtigt entstehen und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden kann, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen können.

Auf der Basis unseres pflichtgemässen Ermessens haben wir quantitative Wesentlichkeitsgrenzen festgelegt, so auch die Wesentlichkeit für die Jahresrechnung als Ganzes, wie nachstehend aufgeführt. Die Wesentlichkeitsgrenzen, unter Berücksichtigung qualitativer Erwägungen, erlauben es uns, den Umfang der Prüfung, die Art, die zeitliche Einteilung und das Ausmass unserer Prüfungshandlungen festzulegen sowie den Einfluss wesentlicher falscher Darstellungen, einzeln und insgesamt, auf die Jahresrechnung als Ganzes zu beurteilen.

Gesamtwesentlichkeit	CHF 1'850'000
Herleitung	Total Ertrag
Begründung für die Bezugsgrösse zur Bestimmung der Wesentlichkeit	Als Bezugsgrösse zur Bestimmung der Wesentlichkeit wählen wir das Total Ertrag. Dieses reflektiert den Geschäftsverlauf der Gesellschaft und stellt eine angemessene Bezugsgrösse für Wesentlichkeitsüberlegungen dar.

Wir haben mit dem Finanz- und Prüfausschuss vereinbart, diesem im Rahmen unserer Prüfung festgestellte, falsche Darstellungen über CHF 185'000 mitzuteilen; ebenso alle falschen Darstellungen unterhalb dieses Betrags, die aus unserer Sicht jedoch aus qualitativen Überlegungen eine Berichterstattung nahelegen.

Umfang der Prüfung

Unsere Prüfungsplanung basiert auf der Bestimmung der Wesentlichkeit und der Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen der Jahresrechnung. Wir haben hierbei insbesondere jene Bereiche berücksichtigt, in denen Ermessensentscheide getroffen wurden. Dies trifft zum Beispiel auf wesentliche Schätzungen in der Rechnungslegung zu, bei denen Annahmen gemacht werden und die von zukünftigen Ereignissen abhängen, die von Natur aus unsicher sind. Wie in allen Prüfungen haben wir das Risiko der Umgehung von internen Kontrollen durch die Geschäftsleitung und, neben anderen Aspekten, mögliche Hinweise auf ein Risiko für beabsichtigte falsche Darstellungen berücksichtigt.

Berichterstattung über besonders wichtige Prüfungssachverhalte aufgrund Rundschreiben 1/2015 der Eidgenössischen Revisionsaufsichtsbehörde

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Jahresrechnung des aktuellen Zeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung der Jahresrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.



Bilanzierung der Sachanlagen

Besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Sachanlagen stellen mit CHF 727 Millionen eine bedeutende Bilanzposition der Schweizerischen Südostbahn AG dar. Aus diesem Grund war die Bilanzierung der Sachanlagen ein Schwerpunkt unserer Prüfung.

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten erfasst und anschliessend planmässig über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Bei nachhaltigen Wertminderungen werden zusätzliche Abschreibungen vorgenommen. Es bestehen Anlagerichtlinien, welche die Aktivierung und Folgebewertung der Sachanlagen regeln.

In Bezug auf die Bilanzierung der Sachanlagen haben wir die folgenden Risiken identifiziert:

- Nicht bilanzierungsfähige Kosten werden aktiviert.
- Die angewendeten Nutzungsdauern der Anlagegüter entsprechen nicht deren wirtschaftlichen Nutzungsdauern und stimmen nicht mit den Anlagerichtlinien überein.
- Aufgrund von unerwarteten Entwicklungen werden zusätzliche Abschreibungen notwendig.

Wir verweisen auf den Absatz "Sachanlagen" in den Grundsätzen der Rechnungslegung sowie auf Anmerkung 12 im Anhang zur Jahresrechnung.

Unser Prüfungsverfahren

Wir fokussierten uns bei der Prüfung der Sachanlagen auf Detailprüfungen hinsichtlich der im Berichtsjahr erfolgten Aktivierungen. Bei den Abschreibungen haben wir hauptsächlich analytische Prüfungshandlungen durchgeführt. Die aktivierten Eigenleistungen haben wir im Wesentlichen durch die Überprüfung von internen Kontrollen verifiziert.

Um die Aktivierungsfähigkeit der Sachanlagen zu überprüfen, haben wir für ausgewählte Anlagenzugänge im Geschäftsjahr Einsicht in Investitionsabrechnungen, Kosten- und Stundenaufstellungen sowie Rechnungen von Dritten genommen. In Bezug auf die Folgebewertung der Sachanlagen haben wir bei den betreffenden Anlagenzugängen überprüft, ob die Nutzungsdauern im System korrekt hinterlegt sind und mittels analytischer Prüfungshandlungen die Abschreibungen als Ganze plausibilisiert.

Ferner haben wir untersucht, ob Anzeichen für Wertbeeinträchtigungen von Sachanlagen vorliegen. Dazu haben wir das Management befragt und die Protokolle des Verwaltungsrats und von den relevanten Ausschüssen gelesen.

Unsere Prüfungsergebnisse stützen die vom Verwaltungsrat vorgenommene Bilanzierung der Sachanlagen zum 31. Dezember 2018.

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

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

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



Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

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

Als Teil einer Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz sowie den PS üben wir während der gesamten Prüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen in der Jahresrechnung, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- schlussfolgern wir über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit durch den Verwaltungsrat sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsamen Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung treffen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben im Anhang der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.

Wir tauschen uns mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss aus, unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Prüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung erkennen.

Wir geben dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihnen über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern zutreffend – damit zusammenhängende Schutzmassnahmen auswirken.



Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung der Jahresrechnung des aktuellen Zeitraums waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bericht, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schliessen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äusserst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bericht mitgeteilt werden soll, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

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

Handwritten signature of Bruno Räss in blue ink.

Bruno Räss
Revisionsexperte
Leitender Revisor

Handwritten signature of Urs Nager in blue ink.

Urs Nager
Revisionsexperte

St. Gallen, 18. April 2019



A04.19 Foto: Christof Sonderegger, Pilatus, Luzern

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
+41 58 580 70 70 | www.sob.ch

