

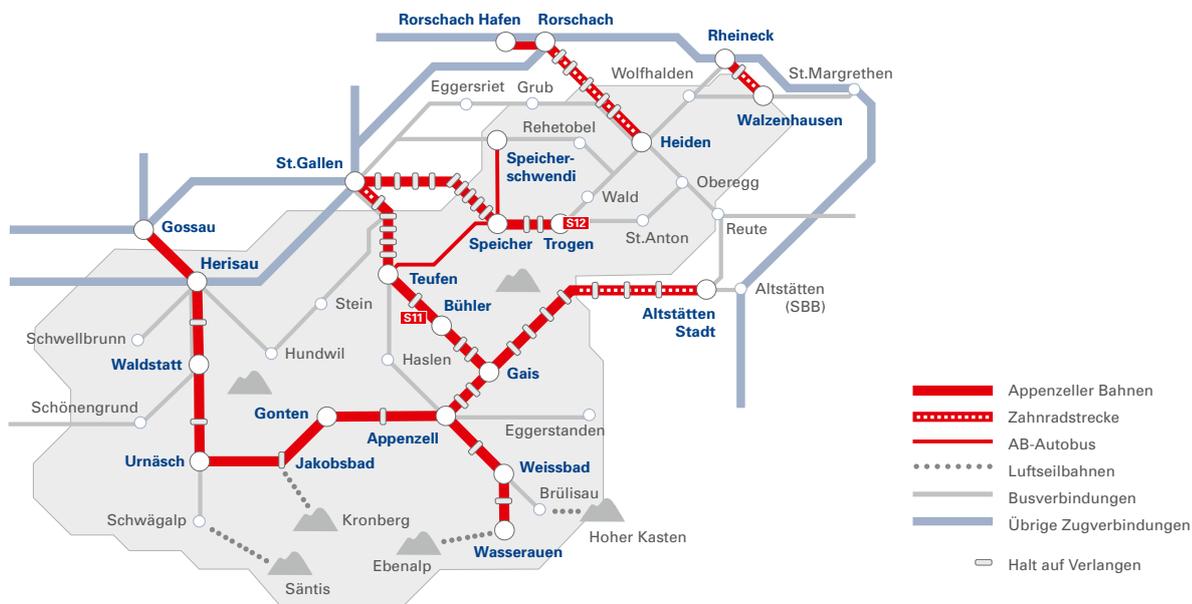


AB fahren

Geschäftsbericht 2009

Inhaltsverzeichnis

Editorial Präsident: Wir fahren auf dem richtigen Gleis	1
Jahresergebnis 2009 in der Übersicht	2
Positives Geschäftsjahr – trotz Rezession	3
Durchmesserlinie: Schlüsselprojekt auf dem Prüfstand	4–5
Stärkung der Unternehmensidentität	6
Mehr Wettbewerbsfähigkeit und Servicequalität	8
Sichere Fahrt in modernen Fahrzeugen	10
Unsere Partner	12
Kodex der Appenzeller Bahnen	14
Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen	15
Direktion und Geschäftsleitung	16
Dank und Anträge	17
Jahresrechnung 2009	18
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen AG	20–21
Bilanz Appenzeller Bahnen AG	22
Anhang Appenzeller Bahnen AG	23–24
Bericht der Revisionsstelle	25
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe	26
Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe	27
Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe	28–29
Bericht des Konzernprüfers	30
Technische Angaben	32–33



Impressum

Konzept und Text: Urs Neuschwander, Zürich und Alexander Liniger, Herisau
 Bild: Jürg Zürcher, St. Gallen
 Druck: Appenzeller Medienhaus AG, Herisau
 Auflage: 1800 Exemplare

Wir fahren auf dem richtigen Gleis

Die Appenzeller Bahnen sind gut aufgestellt

Seit Juni 2009 darf ich als Verwaltungsratspräsident für die Appenzeller Bahnen tätig sein. Dabei kann ich mich auf einen verkleinerten Verwaltungsrat verlassen, der optimal zusammengesetzt ist. Seine Mitglieder sind kompetent und diskussionsfreudig, kritisches Hinterfragen und zukunftsgerichtete Zusammenarbeit schliessen sich nicht aus. Meinem Vorgänger Hanswalter Schmid danke ich herzlich für die perfekt vorbereitete Stabübergabe.

Bereit für zukünftige Herausforderungen

In meiner noch kurzen Amtszeit konnte ich feststellen, dass es Spass macht, mit Verwaltungsrat und Direktion zusammenzuarbeiten, weil die AB als gut organisierte Transportunternehmung personell, finanziell und strukturell gut vorbereitet sind, um die Aufgaben der Zukunft anzugehen. Noch intensivieren müssen wir die Anstrengungen in den Bereichen Infrastruktur (Durchmesserlinie), Sicherheit (Sanierung von Bahnübergängen), und Kundenorientierung (Informationssysteme).

Beeindruckt bin ich von Motivation und Einsatz der Mitarbeitenden. Eine Personifizierung dieser AB-Werte ist Lokführer Benno Kobler, den ich auf einer Morgenschicht auf der Linie St. Gallen–Gais–Appenzell im Führerstand begleiten durfte. Auch dank ihm ist mir bewusst geworden, was die Mitarbeitenden täglich für Passagiere und Umwelt leisten – oftmals zusätzlich zu ihren reglementarischen Pflichten. Dieses Engagement macht die AB zur persönlichen Transportunternehmung und zum regionalen Sympathieträger.

Umsetzung der Strategie 2013

Die Steigerung der Fahrgastzahlen und der erwirtschaftete Gewinn im vergangenen Geschäftsjahr zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Die Grundlagen sind vorhanden, um die AB weiter zu stärken. Die positive Entwicklung und Dynamik seit der Fusion 2006 soll mit der Strategie 2013 «Wachsen und steigern der Wettbewerbsfähigkeit» verstärkt werden. Im Vordergrund stehen Angebotsverbesserungen und Qualitäts- sowie Effizienzsteigerungen. Kernthemen

sind Kundennähe, Realisierung der Durchmesserlinie (DML) sowie Beschaffung und Werterhaltung des Rollmaterials.

Wachsen, Mehrerträge generieren und Synergien nutzen können die AB auch durch Kooperationen mit anderen Transportunternehmungen. Dabei soll der Tourismus seine wichtige Rolle behalten. Die AB sind ein zentraler Verkehrsträger der appenzellischen Naherholungsgebiete.

Zukunftsorientiert, effizient, modern

Diese Adjektive beschreiben unser strategisch wichtigstes Projekt, die DML. Sie ist für den ganzen öffentlichen Verkehr in der Agglomeration St. Gallen von grosser strategischer Bedeutung. Das Grossprojekt wird von der Bevölkerung leider noch unterschätzt. Das müssen wir ändern. Denn die DML wird uns bezüglich Kosten des Rollmaterials und betrieblicher Effizienz in neue Dimensionen führen. Wir würden in die Lage versetzt, mit verdoppelter Kapazität (Viertelstundentakt), grösserer Anschlusseffizienz (Einsparungen bis 23 Minuten für die Fahrt von Gais und Teufen Richtung Zürich/Bern), mehr Sicherheit (Wegfall von sechs gefährlichen Bahnübergängen im Riethüsli, kürzere Bremswege der leichteren Fahrzeuge) und geringeren Unterhalts- und Betriebskosten (Einsparungen bis zu 50% gegenüber Zahnradbetrieb) die steigenden Pendlerfrequenzen umweltfreundlich und bequem zu bewältigen.

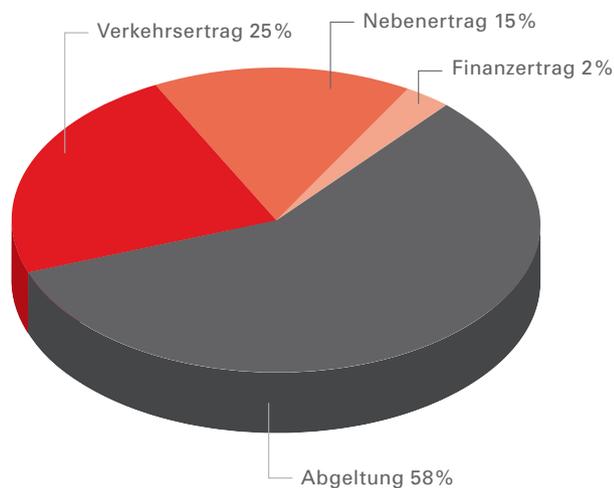
Die AB fahren auf dem richtigen Gleis in die Zukunft. Das ist der Verdienst aller Mitarbeitenden, der Direktion sowie meiner Kollegin und meinen Kollegen im Verwaltungsrat. Ich danke allen für den grossen Einsatz! Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für Ihr Wohlwollen und Ihr Vertrauen und wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.



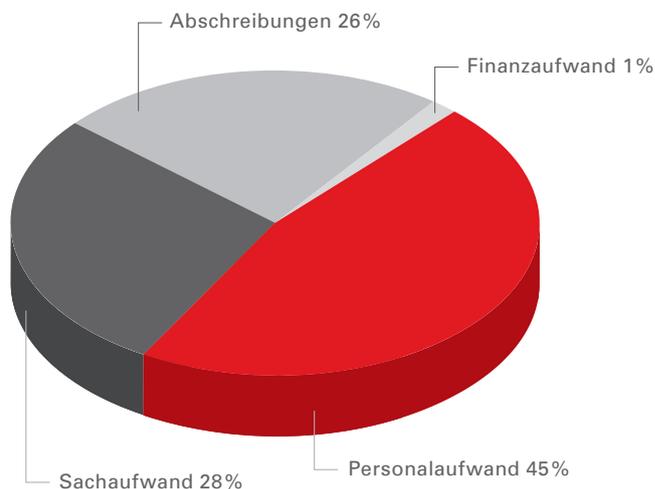
Dr. Jörg Schoch
Präsident des Verwaltungsrates

Jahresergebnis 2009 in der Übersicht

Ertrag aus ordentlichem Geschäft



Aufwand aus ordentlichem Geschäft



Kennzahlen im Vergleich

Personalbestand (PE/Jahr)
Anzahl beförderter Personen

Personenkilometer
Bahn- und Buskilometer

Verkehrsertrag
Abgeltung
Nebenerträge

Personalaufwand
Sachaufwand
Abschreibungen

Betriebserfolg

Finanzerfolg
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg

Unternehmenserfolg

	2009	2008	2007
Personalbestand (PE/Jahr)	180	177	175
Anzahl beförderter Personen	6,553 Mio.	6,301 Mio.	6,141 Mio.
Personenkilometer	56,578 Mio.	54,563 Mio.	53,073 Mio.
Bahn- und Buskilometer	1,815 Mio.	1,722 Mio.	1,741 Mio.
	CHF	CHF	CHF
Verkehrsertrag	10'609'850	10'454'638	9'712'587
Abgeltung	24'709'631	24'646'159	23'839'165
Nebenerträge	6'663'067	5'837'295	5'872'597
Personalaufwand	19'152'326	18'473'356	17'757'317
Sachaufwand	11'793'066	11'367'867	11'082'424
Abschreibungen	10'947'906	10'114'634	9'677'821
Betriebserfolg	89'250	982'235	906'787
Finanzerfolg	755'653	982'860	939'948
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg	-381'699	-5'397'901	-1'641'655
Unternehmenserfolg	463'204	-3'432'806	205'080

Positives Geschäftsjahr – trotz Rezession

Steigende Fahrgastzahlen und höhere Verkehrserträge

Die Appenzeller Bahnen haben die Billetteinnahmen im Vergleich zum Rekordjahr 2008 um 1,5% gesteigert. Zugenommen hat 2009 auch die Anzahl beförderter Personen: um 4% auf jährlich 6,5 Millionen Fahrgäste. Dieses Ergebnis ist sehr erfreulich – gerade in diesen wirtschaftlich unsicheren Zeiten. Die aufgrund des Konjunkturreinbruchs pessimistischen Prognosen haben sich nicht bewahrheitet. Im Gegenteil: Die höheren Fahrgastzahlen dürften vor allem darauf zurückzuführen sein, dass viele auf Ferien im Ausland verzichtet haben und vermehrt touristische Angebote in der Schweiz nutzten.

Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit

Im Oktober nahmen wir in St. Gallen die erste Etappe der zentralen Fernsteuerung in Betrieb. Mit der neuen Leittechnik werden die Bahnhöfe Appenzell, Weissbad und Wasserauen ferngesteuert. Das gesamte AB-Streckennetz soll bis Ende 2011 von der Betriebszentrale St. Gallen aus geleitet werden.

Nicht nur die betriebliche Effizienz, sondern auch die Nebenerträge konnten wir dank zweier Fremdaufträge steigern: Wir sind im Auftragsverhältnis verantwortlich für die Billettstichkontrollen von Regiobus und die PubliCar-Disposition der PostAuto Ostschweiz AG.

Neue Billettautomaten und mehr Züge

Rechtzeitig vor der Einführung des integralen Tarifverbundes OSTWIND am 1. Juni 2009 ersetzten wir unsere Billettautomaten. Die Investitionskosten beliefen sich auf 1,5 Mio. Franken. Die Inbetriebsetzung und die Abstimmung mit anderen Transportunternehmen nahmen unsere Ressourcen stark in Anspruch. Seit Juni ist auch der zweite neue Volvo-Bus im Einsatz.

Verbessert haben wir ausserdem unser Zugsangebot. Optimiert wurden die Fahrzeiten der Schnellzüge am Morgen und Abend zwischen Appenzell und St. Gallen sowie die Busverbindung Teufen–Speicher–Speicherschwendi. Zudem profitieren die Fahrgäste auf der Linie Gossau–Appenzell–Wasserauen von verbesserten morgendlichen Verbindungen.

Mit dem Fahrplanwechsel nahmen wir die Haltestelle

«St. Gallen, Birnbäumen» provisorisch in Betrieb. Sie fügt sich bereits in das künftige Angebot der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trognen (DML) ein.

Zukunftsprojekt DML im Genehmigungsverfahren

Das 90-Millionen-Franken-Projekt für die neue Durchmesserlinie ist terminlich und kostenmässig auf Kurs. Ende Jahr erfolgte die öffentliche Auflage. Die meisten Einsprachen betrafen das Ruckhalden-Tunnelportal und die Verkehrsumleitungen im Riethüsli während der Bauphase. Diese beiden Hauptkritikpunkte werden wir nochmals prüfen. Unser Ziel bleibt es, die Plangenehmigung im Frühling 2011 zu erhalten.

Sistiert wurde hingegen die Projektierung der AB-Doppelspur Teufen. Der federführende Kanton AR nahm die Einwände der betroffenen Anwohner und Petitionäre entgegen und prüft jetzt verschiedene Alternativen (z.B. optimierte Einspur, Lichtsignale).

Hohe Zufriedenheit der Mitarbeitenden als strategisches Ziel

Gut drei Jahre nach der Fusion zur «neuen AB» haben wir die erste Mitarbeiterzufriedenheitsumfrage durchgeführt. Ziel war es, ein repräsentatives Bild zu erhalten, um bei Bedarf konkrete Verbesserungen umzusetzen. Denn die hohe Zufriedenheit der Mitarbeitenden ist eines unserer strategischen Ziele. Dazu gehört auch die sozialkompetente Führung auf allen Stufen. Wofür es ein gemeinsames Verständnis braucht. Deshalb haben die AB-Kaderleute gemeinsam ihre Führungsgrundsätze formuliert.

Apropos Kaderleute: Im November übernahm Roland Steingruber die Leitung der Abteilung Infrastruktur. Sein Vorgänger und neuer Stellvertreter Walter Bach ist verantwortlich für andere wichtige Projekte. Allen Mitarbeitenden sowie meiner Kollegin und meinen Kollegen in der Geschäftsleitung danke ich ganz herzlich für ihr Engagement!



Dr. Hansjürg Düsel
Direktor

Schlüsselprojekt auf dem Prüfstand

Start des Plangenehmigungsverfahrens für die Durchmesserlinie

Die Durchmesserlinie Appenzell–St. Gallen–Trogen (DML) hat ein weiteres wichtiges Etappenziel erreicht. Mit der Einreichung der Projektunterlagen beim Bund starteten wir im Juli 2009 das Plangenehmigungsverfahren.

Der Bund prüft die Einhaltung der geforderten Vorschriften und die Erfüllung sämtlicher Anforderungen an ein Eisenbahnprojekt. Diese Prüfung dauert rund 18 Monate, bis voraussichtlich Anfang 2011. Im Rahmen dieses Verfahrens erfolgte im November die öffentliche Auflage der Teilprojekte. Wie bei solchen Grossvorhaben üblich, gingen verschiedene Einsprachen ein. Sie richteten sich vor allem gegen die Lage des Tunnelportals im St. Galler Riethüsli und die dortige Verkehrsumleitung während der Bauzeit. Das Teilprojekt Riethüsli werden wir nochmals im Detail über-

prüfen, damit die Einsprachen bereinigt werden können. Der Baubeginn für die DML soll wie geplant 2013 erfolgen.

Vorteile der DML bekannt machen

Die Bereinigung der Einsprachen ist eine wichtige Aufgabe auf dem Weg zur geplanten Inbetriebnahme der DML 2015. Eine weitere Herausforderung ist, der Öffentlichkeit die Vorteile der DML noch klarer aufzuzeigen. Dafür muss und kann die politische Unterstützung verbessert werden. Deshalb sind wir auf die Mithilfe unserer Aktionärinnen und Aktionäre angewiesen. Sie können den volks- und betriebswirtschaftlichen Nutzen der DML im privaten und beruflichen Umfeld hervorheben. Mit einer breiten Unterstützung hat die strategisch entscheidende DML gute Chancen auf ein Ja in einer möglichen Volksabstimmung.

Das Projekt in Kürze

Teilprojekt	Massnahmen	Nutzen
AB-Bahnhof St.Gallen	Doppelspuriger Durchgangsbahnhof mit Zusammenschluss der heute getrennten Linien St.Gallen–Gais–Appenzell und St.Gallen–Trogen	Zusammenschluss bringt einen grossen Effizienzgewinn im Betrieb. Mit der DML werden schlankere Anschlüsse z. B. nach Zürich und München gewährleistet.
Güterbahnhof St.Gallen	Neue Haltestelle und Doppelspur	Erschliessung bestehendes Quartier und künftiges Entwicklungsgebiet – das erhöht die Standortattraktivität
Neubaustrecke Ruckhalde (Riethüsli, St.Gallen)	Bau eines Tunnels (~700 m); Verschiebung Haltestelle Riethüsli	Aufhebung Zahnradspurabschnitt ist die günstigste Variante zur Einführung eines 15-Minuten-Taktes nach Teufen, Erhöhung der Sicherheit durch Aufhebung von 6 gefährlichen Bahnübergängen, Aufwertung Quartier durch Wegfall Trasse
Lustmühle	Verlängerung Doppelspur	Fahrplanstabilität, Kurzwende in Teufen
Schwarzer Bären	<i>Wird nicht realisiert falls die Haltestelle Rank aufgehoben wird und eine schnellere Gefällefahrt bewilligt wird. Beide Entscheide sind noch ausstehend.</i>	<i>Fahrplanstabilität; bei Nichtregulierung Einsparung von 7,3 Mio. Franken</i>

Grosser Nutzen für Bahnkunden und AB

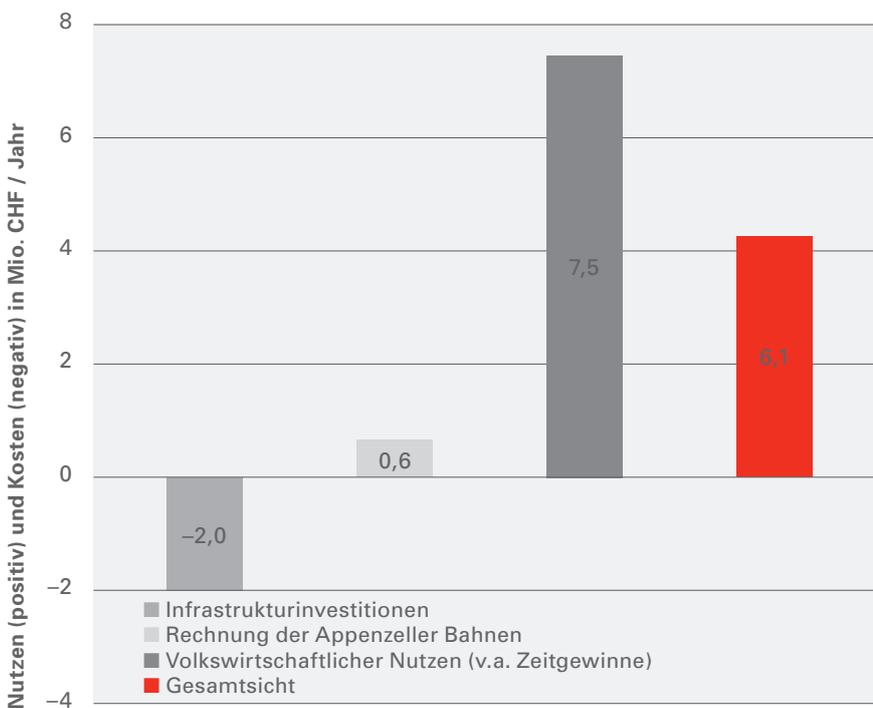
Mit der DML können wir ein attraktives Fahrplanangebot mit einem 15-Minuten-Takt zu Spitzenzeiten anbieten. Diese Fahrplanverdichtung ermöglicht schlankere Anschlüsse im Bahnhof St. Gallen. Durch die Verkürzung der Fahrzeit und den guten Anschlüssen in St. Gallen wird beispielsweise die Fahrzeit zwischen Teufen und Zürich HB, bei Realisierung der DML und dem Ausbau der SBB-Infrastruktur bis 2030, um 23 Minuten reduziert. Zudem werden unsere Kunden von modernen, behindertengerechten und leiseren Zügen profitieren. Aufgrund all dieser Angebotsverbesserungen erwarten wir auf der Strecke der DML eine Zunahme der Fahrgastzahlen um 50% bis 2020 – ohne dass die Kantone im Vergleich zwischen einer Realisierung der DML oder einem Beibehalten des Zahnradbetriebes mehr Geld aufwenden müssten.

Denn dank der DML können wir unsere Betriebsabläufe optimieren und die Kosten für Beschaffung, Unterhalt und Betrieb unseres Rollmaterials senken.

Volkswirtschaftlicher Nutzen ausgewiesen und betriebswirtschaftlich positiv

Als Beispiel: Wenn die Kantone einen Viertelstundentakt zu Spitzenzeiten bis nach Gais bestellen und die AB in den schwächeren Stunden im 15-Minuten-Takt nur bis Teufen fahren würden, ergibt sich die im unten stehenden Diagramm sehr positive Gesamtrechnung. Durch die Entlastung der Rechnung der AB (600'000 Franken) und die Zeitgewinne, beispielsweise durch verbesserte Anschlüsse oder wegfallende Umsteigevorgänge im AB-Bahnhof St. Gallen, resultiert ein positiver Nutzen von 6,1 Mio. Franken im Jahr.

Kosten/Nutzen bei Einführung eines Viertelstundentaktes bis Gais zu Spitzenzeiten



Quelle: Broschüre Aggloprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach, DML, Juni 09

Stärkung der Unternehmensidentität

Zufriedene Mitarbeitende als Basis für nachhaltigen Erfolg

2009 war für die Abteilung Personal sowie alle Mitarbeitenden und Kaderleute ein Jahr mit vielen Herausforderungen: von Arbeitszeitvereinheitlichung über Pensionskassenwechsel und sozialkompetente Führung bis zur Zufriedenheitsumfrage.

Gemeinsame Führungsgrundsätze

Mit der Fusion im Jahr 2006 waren unterschiedliche Vorstellungen von «guter Führung» zusammengekommen. Für die neuen Appenzeller Bahnen sollten aber überall die gleichen Führungsprinzipien gelten. Dieses Ziel haben wir erreicht: An einem Workshop im Mai 2009 erarbeiteten 25 Kaderleute die neuen, gemeinsamen Führungsgrundsätze. Diese wurden im Juni im Konsens aller Beteiligten erlassen. Sie gelten als Richtlinien für das Führungsverhalten – vom Teamleiter bis zum Direktor. Die konsequente, engagierte und sozialkompetente Führung soll sich positiv auf die Arbeit und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden auswirken. Sie wurden explizit aufgefordert, in Zukunft allfällige Differenzen im Führungsverhalten in einem konstruktiven Gespräch mit den Vorgesetzten zu klären.

Zufriedenstellende Mitarbeiterzufriedenheit

Im September/Oktober beteiligten sich 67,7% aller Mitarbeitenden an der ersten Zufriedenheitsumfrage der AB. Die Abteilung Personal bedankt sich bei allen, welche die 74 Fragen beantwortet haben und damit ein repräsentatives Ergebnis ermöglichten. Der Gesamtwert 2,98 (von 4) liegt auf durchschnittlichem bis gutem Niveau. Nach einer detaillierten Analyse der Resultate werden wir mit Unterstützung der Mitarbeitenden gezielte Verbesserungsmassnahmen erarbeiten und umsetzen.

Einheitliches Arbeitszeitreglement

Am 1. Januar 2010 trat die neue Arbeitszeitregelung in Kraft. Mit dem vereinheitlichten Reglement bieten

die AB allen Mitarbeitenden die gleichen Arbeitszeitbedingungen. Grenzsaldi wurden erhöht, Kompensationsmöglichkeiten ausgeweitet und die Blockzeiten aufgehoben. Jetzt sind Mitarbeitende und Vorgesetzte gefordert, diese Möglichkeiten auszuschöpfen und eine grössere Verantwortung für die individuelle Einsatzplanung im Spannungsfeld zwischen knappen Ressourcen und schwankender Auftragslage zu übernehmen.

Wechsel der Pensionskasse

Im Mai 2008 hatte der vom Verwaltungsrat der AB vorgeschlagene Wechsel der Pensionskasse von Ascoop zum Kanton Appenzell AR nicht die nötige Zweidrittelmehrheit erreicht. Deshalb befasste sich eine paritätisch zusammengesetzte Arbeitsgruppe von November 2008 bis Frühjahr 2009 erneut mit dem Pensionskassenwechsel. Mitte Jahr zeichnete sich eine unerwartete Alternativlösung ab: Die Ascoop trug sich mit dem Gedanken, eine neue Vorsorgeeinrichtung zu schaffen – die Symova. Sie sollte aus der Ascoop hervorgehen und nur noch Anschlüsse von Vorsorgewerken zulassen, die ihre Pensionskasse ausfinanzieren wollen und können. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage musste in der Vorsorgekommission der AB rascher als vorgesehen wieder über dieses Thema verhandelt werden. Die Kommission kam zum Schluss, dem Personal die Wahl zu überlassen: Austritt aus der Ascoop und Wechsel zur Symova oder Übertritt zur Pensionskasse des Kantons Appenzell AR. Im Februar/März 2010 stimmten die Versicherten mit einer Zweidrittelmehrheit für den Wechsel zur Symova. Das Personal beteiligt sich mit einem nachhaltigen Verzicht auf 2,5 Lohnprozente paritätisch an der Ausfinanzierung der Pensionskasse.

Ivo Streule, Leiter Personal



Mehr Wettbewerbsfähigkeit und Servicequalität

Verbesserungen in Betrieb und Marketing für noch mehr Kundennähe

Teilbetriebnahme der zentralen Fernsteuerung

Ende Oktober ging die erste Etappe der zentralen Fernsteuerung in Betrieb. Die Stellwerke Weissbad, Wasserauen und Appenzell wurden in die Leitstelle St. Gallen migriert und dort auf das System ILTIS aufgeschaltet. Die Zugverkehrsleitenden von Appenzell wechselten nach St. Gallen. Von dort aus werden wir Ende 2011 alle Linien steuern.

Übernahme der PubliCar-Disposition

In der Betriebszentrale St. Gallen disponieren wir seit dem Fahrplanwechsel auch die Postauto-PubliCars für Appenzell Innerrhoden. Die drei PubliCars befördern jährlich rund 28'000 Fahrgäste, was für unsere Disponenten täglich bis zu 100 telefonische Buchungen bedeuten kann. Die Fahrgäste profitieren von einer auf guten Ortskenntnissen basierenden Streckendisposition, Anschlussinformationen und ausgedehnten Betriebszeiten.

Bessere Anschlüsse in St. Gallen

Die wichtigste Fahrplanänderung betraf den abendlichen Schnellzug St. Gallen–Appenzell: Die 30 Minuten frühere Abfahrt (17.22 Uhr) in St. Gallen ermöglicht einen idealen Anschluss an den IC aus Zürich. Zudem haben wir mit einem neuen Zugpaar auf der Linie Gossau–Appenzell–Wasserauen eine weitere Taktlücke geschlossen.

Glimpflich abgelaufene Unfälle

Am 1. März entgleiste ein neuer Gelenktriebwagen mit dem zweiten Drehgestell auf der Einfahrweiche der Station Bendlehn. Reisende und Lokführer blieben unverletzt. Am Fahrzeug entstand grosser Sachschaden. Als Sofortmassnahme wurden die spitzbefahrenen Rückfallweichen mit Zugsicherungen ausgerüstet.

Im August ereigneten sich zwei Kollisionen auf Bahnübergängen in Bühler und an der Wührestrasse in Appenzell. In beiden Fällen missachteten die Fahrer, die leicht verletzt wurden, die Blinklichter.

Sigi Lechner, Leiter Betrieb

Einführung Zonentarif

Im Marketing und Verkauf war die Einführung des komplett neuen OSTWIND-Tarifsystems die Herausforderung für alle Verkaufsmitarbeitenden und unsere Kunden. An unseren Verkaufsstellen organisierten wir deshalb fünf Informationsveranstaltungen über den Zonentarif und die neuen Billettautomaten.

Erfolgreiche touristische Angebote

Am ersten Informationsanlass für Tourismuspartner stellten wir unsere attraktiven Freizeit-Produkte vor: Erlebnisrund- und Dampffahrten im Vorderland, offene Aussichtswagen, Velomiete am Bahnhof Appenzell und vieles mehr. Die bestehenden Kooperationen wurden wo möglich ausgebaut: Gemeinsam mit Appenzellerland Tourismus AR konnten wir die Vorarlberg Lines überzeugen, Heiden und Walzenhausen wieder als wöchentliche Ausflugsziele zu berücksichtigen.

Attraktive Angebote gibt es auch für Brautleute: Eine «Alles-inbegriffen-Hochzeit» präsentierten wir mit SBS Schifffahrt AG und Hotel Walzenhausen an der Fest- und Hochzeitsmesse in St. Gallen.

Erfreulich war die Vermietung der Nostalgie- und Erlebnisfahrzeuge: Mit 108 Extrafahrten steigerten wir den Wagenmietenumsatz um über 10%. Eine Premiere feierten wir mit den Brunch-Fahrten im Bistrowagen an Muttertag und Pfingstsonntag.

Weiterentwicklung der Verkaufsstandards

Zum dritten Mal organisierten wir die Schulung der Verkaufsmitarbeitenden des Verbundes meterspuriger Bahnen (RAILPlus). Für die Weiterentwicklung der Verkaufsstandards wird 2010 ein anonymer Kundentest stattfinden. Der Test ermöglicht eine Qualitätsbeurteilung der AB-Verkaufsstellen und den Vergleich mit anderen RAILPlus-Bahnen. Auf dieser Basis wollen wir noch bessere Verkaufsgespräche und eine höhere Servicequalität erreichen – und so natürlich auch zufriedene Kunden.

Simone Agosti, Leiterin Marketing/Verkauf



Sichere Fahrt in modernen Fahrzeugen

Zukunftsgerichtete Erneuerung von Infrastruktur und Rollmaterial

Neue Automaten und Haltestelle

Die Einführung des integralen Tarifverbundes beschäftigte auch die Abteilung Infrastruktur. Die Inbetriebsetzung der neuen Billettautomaten nahm den Elektrodienst sehr stark in Anspruch. Einige «Kinderkrankheiten» der Automaten mussten behoben werden. Zuerst galt es, mit dem Lieferanten Atron die Automaten zu installieren. Danach wurden die «alten» Automaten an den weniger frequentierten Haltestellen montiert. Rechtzeitig zum Fahrplanwechsel konnten wir auch die neue Haltestelle «St. Gallen, Birnbäumen» auf der Linie St. Gallen–Trognen provisorisch dem Betrieb übergeben.

Intensive Infrastrukturerneuerungen

2009 haben wir rund 2'340 Meter Gleis, 3 Weichen, 2 Bahnübergänge und 1'900 Meter Fahrleitungen erneuert, zudem 13 Bahnübergänge aufgehoben oder mit Neuanlagen gesichert, 22 Barrierenantriebe ausgewechselt und 3 Gleichrichter modernisiert. Am intensivsten war die Bautätigkeit rund um Appenzell: Mit der Korrektur der Kantonsstrasse mussten wir zwischen Appenzell und Wasserauen das Bahntrasse im Bereich Waflen verlegen. Während des vierwöchigen Bahnunterbruchs im April erstellten wir neue Gleise und Fahrleitungen und versetzten den Bahnbrückentrog über den Ibach. Zwischen Jakobsbad und Gonten erneuerten wir bei einem zweiwöchigen Bahnunterbruch im Oktober die Gleisanlagen. Gleichzeitig wechselten wir im Bahnhofareal Appenzell West die Einfahrweichen 1–3 aus.

Bau der neuen Betriebszentrale

Im Herbst begann der Bau der neuen Betriebszentrale im AB-Bahnhof St. Gallen. Für die termingerechte Inbetriebnahme der zentralen Fernsteuerung Ende Oktober mussten wir als erstes den Serverraum bereitstellen. Später folgten die Erschliessung des neuen Zwischengeschosses, ein zusätzliches WC und zwei Räume für die eigentliche Betriebszentrale.

Walter Bach, Stv-Leiter Infrastruktur

Zukunftsgerichtete Rollmaterialstrategie

Im Oktober verabschiedete der Verwaltungsrat die Rollmaterialstrategie für die Appenzeller Bahnen. Beschaffung und Werterhaltung des Rollmaterials sind integrale Bestandteile der Unternehmensstrategie 2013 und abgestimmt auf die Durchmesserlinie (DML). Kernthemen sind Ersatz oder Umbau (Refit) der Fahrzeugflotte, Ersatzzeitpunkte der Fahrzeuge je Linie, demografische Entwicklung, Kundenanforderungen, Einflüsse von DML-Fahrplan und -Infrastruktur, Lage und Art der Areale (Werkstätten, Depots, Abstellanlagen), Synergien innerhalb der AB, Kooperationen, Finanzbedarf und gesetzliche Rahmenbedingungen.

Behindertengerechte Fahrzeuge

Neues Rollmaterial soll rasch auf die Schiene gebracht werden. Deshalb hat der Verwaltungsrat die Beschaffung von fünf neuen, niederflurigen und klimatisierten Zwischenwagen für die Linie Gossau–Appenzell–Wasserauen (GAW) bewilligt. Sie sollen bis 2013 sechs über 50-jährige Wagen ersetzen. Gemäss Rollmaterialstrategie soll die GAW bis 2018 einer modernen Regionalbahn entsprechen und alle Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllen. Bereits erfüllt sind diese Normen bei den fünf Gelenktriebwagen Nr. 31–35. Die Nachrüstung dieser Fahrzeuge der Linie St. Gallen–Trognen gemäss BehiG-Vorgaben haben wir im November abgeschlossen.

Revision eines RHB-Triebwagens

Im August nahmen wir altersbedingt und aufgrund der starken Beanspruchung einen Triebwagen (TW) der Rorschach–Heiden–Bahn ausser Betrieb. Der TW 25 wurde mit Lastwagen zur Hauptrevision durch die Rhätische Bahn nach Landquart transportiert. Parallel zu den Arbeiten in Landquart revidiert unsere Werkstätte in Heiden die Drehgestelle sowie diverse Komponenten des TW 25. Die Hauptrevision wird im Frühjahr 2010 abgeschlossen.

Roger Wenk, Leiter Rollmaterial und Werkstätten



Unsere Partner

AB Shop: Kundentreue als Basis zum Erfolg

Im Berichtsjahr erreichte die AB-Shop-GmbH knapp das Vorjahresergebnis. Die Tochterfirma der AB erzielte einen um 0,2% tieferen Umsatz gegenüber dem Vorjahr.

Die Kundenfrequenz konnte um 7% auf insgesamt 928'000 Kundinnen und Kunden gesteigert werden. Der etwas tiefere Umsatz von 6,24 Mio. Franken zeigt trotz steigender Frequenzen, dass die Konkurrenz im Detailhandel weiter gross ist. Die Standort-Leiterinnen und Mitarbeiterinnen achten darauf, die Kundentreue sorgsam zu halten und durch persönliche Bedienung zu vertiefen. Auch mit der Sortimentsgestaltung versuchen wir Kunden zu gewinnen. Einheimisches Schaffen und lokale Lieferanten stehen im Vordergrund. So stehen wir zur Marke Appenzell als Alleinstellungsmerkmal und wollen damit auch lokale Botschafter und Sympathieträger sein.

Durch die Unterstützung im Bahnbillett-Verkauf erkennen unsere Mitarbeiterinnen zusätzliche Bedürfnisse der Kunden und wirken als Ortskundige selbstverständlich und engagiert als touristische Informationsstelle.

Frauenfeld–Wil-Bahn: Grundsatzentscheid für neue Fahrzeuge

Die Appenzeller Bahnen führen seit sechseinhalb Jahren erfolgreich die Geschäfte der Frauenfeld-Wil-Bahn AG (FW). Selbst im schwierigen wirtschaftlichen Umfeld nahmen die Erträge aus dem Reiseverkehr wiederum zu, wenn auch in bescheidenerem Rahmen als in den Vorjahren. Sie stiegen um 0,5% auf 2,53 Mio. Franken.

Nach einem intensiven Variantenvergleich durch die Geschäftsleitung bezüglich einer Total- resp. Teilerneuerung der Fahrzeuge hat der Verwaltungsrat im Grundsatz beschlossen bis Ende 2012 neue Gelenktriebwagen zu beschaffen. Er hat damit einen zukunftsweisenden Entscheid für die FW getroffen.

Bis 2013 erfolgt der Ersatz aller Stellwerke samt neuer Leittechnik. Allen Fahrgästen wird dadurch künftig ein zusätzlicher Mehrwert geboten.

Regiobus entwickelt sich zukunftsgerichtet

Die Regiobus AG hat ihr Angebot erneut markant verbessert und das «Projekt Fürstenland» umgesetzt. Damit ist sie für das ganze Busangebot verantwortlich, das die AFG Arena direkt bedient. Die starke Frequenzzunahme von 19,2% ist denn auch hauptsächlich auf die Übernahme der Linie 157 Gossau–Engelburg zurückzuführen.

Für die meistgenutzten Haltestellen in Gossau und Herisau ist ein dynamisches Fahrgastinformationssystem in Planung, welches in Echtzeit die An- und Abfahrtszeiten der Busse anzeigt. Ebenfalls soll künftig möglich sein, entsprechende Anschlussinformationen im Fahrzeug zu visualisieren. Dafür wurden bereits alle Fahrzeuge mit Doppelbildschirmen ausgerüstet.

Die Appenzeller Bahnen verfügen über eine Beteiligung von 40% am Aktienkapital der Regiobus AG. Sie setzen weiterhin auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen. Seit 2009 ist AB-Direktor Dr. Hansjürg Düsel auch Vizepräsident des Verwaltungsrates der Regiobus AG.

RAILplus – Intensivierung der Zusammenarbeit

RAILplus ist aus einem gemeinsamen Bedürfnis der neun Schweizer Meterspurbahnen entstanden. 2009 wurden Optimierungen der verschiedenen Arbeitsgruppen angestrebt, die teilweise bereits umgesetzt wurden. Eingespielt hat sich die gemeinsame Interessenvertretung auf politischer Ebene. So können immer wieder gute Ergebnisse in der Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr erzielt werden. Der regelmässige Informationsaustausch der Direktoren und Geschäftsleitungsmitglieder in den Arbeitsgruppen ist ein weiteres wichtiges Element von RAILplus. Die Arbeitsgruppe «Benchmark» lieferte interessante Vergleichswerte der beteiligten Unternehmen. Der interne Vergleich gibt Hinweise und Anregungen, wo sich die AB verbessern kann. Auch im Ausbildungsbereich wird die Zusammenarbeit intensiviert.



Kodex der Appenzeller Bahnen

Corporate Governance

Die Appenzeller Bahnen wollen mit allen ihren Anspruchsgruppen – Eigentümer, Kundinnen und Kunden, Mitarbeitende, Geschäftspartner, allgemeine Öffentlichkeit – einen offenen Dialog führen. Als Transportunternehmung mit öffentlichen Aufgaben fühlen sich die AB zu besonderer Transparenz verpflichtet. Der Verwaltungsrat hält sich deshalb an die Empfehlungen des «Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance». Die Grundsätze bewähren sich und ermöglichen es, der obersten Maxime nachzuleben: transparent und effizient führen und kontrollieren.

Rechtsform und Aktionariat

Die Appenzeller Bahnen AG sind eine privatrechtlich organisierte Aktiengesellschaft gemäss Art. 620 ff. OR mit Sitz in Herisau. Zweck und Organisation der Gesellschaft sind in den Statuten vom 23. Juni 2006 festgelegt. Im Eisenbahngesetz (EBG) sind Regelungen zur Organisation sowie zum Rechnungswesen beschrieben. Das Aktienkapital beträgt 15'600'000 Fr. und ist eingeteilt in 15'600'000 Aktien von je 1 Fr. Nennwert. Sämtliche Aktien lauten auf den Namen und sind vollständig liberiert. Gegenüber der Gesellschaft gilt als Aktionär oder Aktionärin nur, wer im Aktienbuch eingetragen ist. Namenaktien dürfen nur mit Zustimmung des Verwaltungsrates übertragen werden. Eigentümer der Appenzeller Bahnen sind: Bund 39%; Kanton SG 11%; Kanton AR 9%; Kanton AI 4%; Stadt St. Gallen 4%; Gemeinden/Bezirke 16%; Private 5%; im eigenen Bestand 1%; noch nicht umgetauscht 11%.

Revisionsstelle

Die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen hat die Jahresrechnung und die konsolidierte Jahresrechnung 2009 geprüft. Zusätzlich hat das Bundesamt für Verkehr die Prüfung nach Art. 70 des EBG vorgenommen.

Generalversammlung

Am 19. Juni 2009 trafen sich in Gonten 298 Aktionärinnen und Aktionäre zur 136. ordentlichen Generalversammlung der AB. Sie vertraten 12'669'518 Aktien-

stimmen bzw. ein Aktienkapital von 12'669'518 Franken. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnung 2008 nach Kenntnisnahme des Berichtes der Revisionsstelle, erteilte den Mitgliedern des Verwaltungsrates Entlastung und wählte die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen für eine weitere Amtsdauer von einem Jahr. Nach 20 Jahren als Vorsitzender des Verwaltungsrates trat Hanswalter Schmid von seinem Amt zurück. Er hatte als Präsident die Entwicklung der AB massgeblich beeinflusst und auch im Fusionsprozess eine tragende Rolle gespielt. Als Nachfolger wurde Dr. Jörg Schoch gewählt. Mit Prof. Dr. Thomas Bieger, Elisabeth Beéry, Peter Suter und Josua Bötschi traten weitere, zum Teil langjährige Verwaltungsräte zurück. Allen danken wir an dieser Stelle noch einmal für ihr grosses Engagement.

Nur drei der vier zurücktretenden Verwaltungsräte wurden ersetzt. Damit erfüllten die AB eine Forderung aus der 2006 erfolgten Fusion. Mit der Wahl von Dr. Dieter Wepf konnte grosses Ingenieurwissen und Erfahrung im Projektmanagement gewonnen werden. Die Stadt St. Gallen vertritt neu Stadtrat Fredy Brunner. Als neuer Vertreter des Bundes wurde Juan Gut in den Verwaltungsrat gewählt.

Verwaltungsrat

Eine der grössten Herausforderungen für den Verwaltungsrat war die Lösung der Pensionskassenproblematik. Entgegen dem Vorschlag des VR AB zur Pensionskasse des Kantons Appenzell Ausserrhoden zu wechseln, stimmten die Mitarbeitenden der AB im März 2010 einem Beitritt zur Pensionskasse Symova zu. Der Verwaltungsrat verabschiedete die Rollmaterialstrategie und engagierte sich in der Kommunikation zur Durchmesserlinie. Er bewilligte die Streckenerneuerung zwischen Jakobsbad und Gonten, den Ersatz des Stellwerkes Herisau und gab die Revision des Triebwagens 25 der Linie Rorschach-Heiden in Auftrag. Zudem konnte der Ausstieg aus dem «US Lease»-Vertrag erfolgreich abgeschlossen werden.

Alexander Liniger, Sekretär des Verwaltungsrats

Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen



Jörg Schoch, Präsident
1963, Speicher,
im Amt seit 2009,
Dr. iur. LL.M. Rechtsanwalt



Anita Dörler, Vizepräsidentin
1952, St. Gallen,
im Amt seit 2006,
Dr. oec. HSG,
Generalsekretärin des
Departementes des Innern
des Kantons St. Gallen



Köbi Frei
1959, Heiden,
im Amt seit 2003,
eidg. dipl. Mechanikermeister,
seit 2003 Regierungsrat AR,
Finanzdirektor



Paul Signer
1955, Herisau,
im Amt seit 2006,
Sekundarlehrer phil. I,
seit 2004 Gemeindepräsident
Herisau AR, seit Juni 2007
Kantonsrat AR



Fredy Brunner
1948, St. Gallen,
im Amt seit 2009,
dipl. Arch. ETH-Z,
seit 2005 Stadtrat St. Gallen,
Direktor Technische Betriebe,
VR Südostbahn AG



Juan Gut
1948, Tägerwilen
im Amt seit 2009,
lic. rer. publ. HSG,
1996–2004 Generalsekretär VBS,
2005–2008 Direktor
eidg. Personalamt Bern



Dieter Wepf
1953, Oberuzwil,
im Amt seit 2009,
Dr. Ing. ETH,
Vorsitzender Geschäftsleitung
Gruner+Wepf Ingenieure AG,
VR Regiobus AG

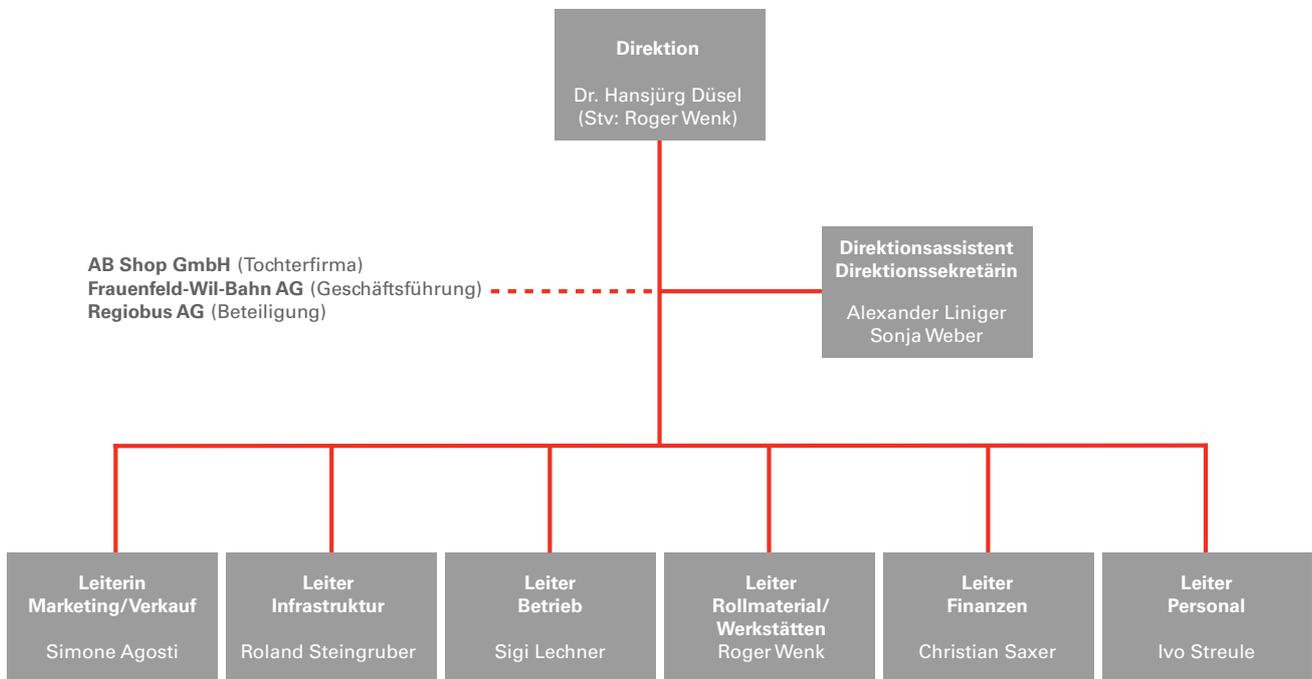


Clemens Wick
1956, Walzenhausen,
im Amt seit 2006,
Geschäftsführer
Cargo Service Center
Buchs (SG) AG,
seit 1999 Kantonsrat AR,
seit Juni 2007 Gemeinde-
präsident Walzenhausen



Sepp Moser
1950, Appenzell,
im Amt seit 2007,
Treuhänder,
seit 2007 Regierungsrat AI,
Säckelmeister

Direktion und Geschäftsleitung



Nach knapp 20 Jahren in der Geschäftsleitung der Appenzeller Bahnen hat sich Walter Bach entschieden, die Leitung Infrastruktur an seinen Nachfolger Roland Steingruber zu übergeben. Mit Roland Steingruber

konnte ein kompetenter Ersatz gefunden werden. Er hat sein Amt am 1. November 2009 angetreten. Walter Bach wird als Projektleiter Infrastruktur neue Aufgaben übernehmen.



Die Geschäftsleitung der Appenzeller Bahnen (v.l.n.r. Christian Saxer, Ivo Streule, Simone Agosti, Dr. Hansjürg Düsel, Roger Wenk, Roland Steingruber, Sigi Lechner)

Dank

Wir danken unseren Fahrgästen für ihr Vertrauen und die Treue zu den Appenzeller Bahnen.

Dem Bund, den beteiligten Kantonen, Gemeinden und Bezirken sowie insbesondere den zuständigen Behörden danken wir für die gute Zusammenarbeit und die wohlwollende Unterstützung.

Die Leistungen der Appenzeller Bahnen sind die Leistungen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie prägten auch 2009 die Identität unseres Unternehmens, und sie machten mit Engagement und Kompetenz das gute operative Ergebnis möglich. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre Flexibilität und ihre gewissenhafte Arbeit im Dienste unserer Kundinnen und Kunden.

Anträge

Nach Kenntnisnahme des Geschäftsberichtes inkl. der Jahresrechnung und Bilanz, der konsolidierten Jahresrechnung und Bilanz sowie des Berichtes der Revisionsstelle und des Berichtes des Konzernprüfers beantragt der Verwaltungsrat,

1. den Geschäftsbericht 2009 zu genehmigen,
2. die Jahresrechnung 2009 zu genehmigen,
3. die konsolidierte Jahresrechnung 2009 zu genehmigen,
4. den Gewinn aus der abgeltungsberechtigten Sparte Personenverkehr von 555'173 Franken der Reserve gemäss Art. 36 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBG) zuzuweisen; den Verlust aus der abgeltungsberechtigten Sparte Infrastruktur von 525'836 Franken der Reserve gemäss Art. 67 Eisenbahngesetz (EBG) zu entnehmen und den Gewinn aus den nicht abgeltungsberechtigten Sparten von 433'867 Franken den sonstigen Reserven zuzuweisen.
5. den Verwaltungsorganen für die Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

Herisau, 11. Mai 2010

Der Präsident des Verwaltungsrates


Dr. Jörg Schoch

Der Direktor


Dr. Hj. Düsel

Jahresrechnung 2009

Die Einführung des integralen Tarifverbundes OST-WIND per 1. Juni 2009 führte zu Verschiebungen zwischen einzelnen Fahrausweisarten. Insgesamt nahmen die Erträge aus dem Reiseverkehr trotz schlechter Wirtschaftslage ein weiteres Mal zu, wenn auch mit 1,5% in bescheidenerem Ausmass als im Vorjahr.

Mit der Einführung der Nachtbusse ab St. Gallen nach Appenzell und Trogen sowie dem Einsatz neuer Gelenktriebwagen auf der Linie St. Gallen–Trogen erhöhten sich die Abgeltungen der öffentlichen Hand um 0,3%.

Im Nebenertrag spürbar sind Versicherungsleistungen für grössere Schadenfälle, allen voran die Entgleisung eines Zuges bei der Station Bendlehn im März 2009. Die notwendigen Reparaturarbeiten schlugen sich auch in einem erhöhten Unterhaltsaufwand nieder.

Personal- und Sachaufwand sind gegenüber dem Vorjahr um jeweils 3,7% gestiegen. Nebst den erwähnten Schadenfällen trug die Einstellung zusätzlicher Lokführer mit anfänglich unproduktiver Ausbildungszeit, die Zumietung von Lokführern der BLS AG zum Abbau von Zeitguthaben und die Erhöhung der Stromtarife wesentlich zu dieser Erhöhung bei. Reduziert werden konnte der Aufwand durch Neuabschluss der Sachversicherung per Anfang 2009 zu besseren Konditionen als im Vorjahr.

Namentlich die Mitte des Jahres 2008 in Betrieb genommenen Gelenktriebwagen der Linie St. Gallen–Trogen führten zu einem weiteren Anstieg der Abschreibungen, da sie erstmals ganzjährig zu berücksichtigen waren. Aber auch der Ersatz der Billettautomaten auf dem gesamten Netz sowie die schrittweise Inbetriebnahme der neuen Betriebszentrale in St. Gallen machen sich hier bemerkbar. Damit verbleibt aus dem operativen Geschäft ein Gewinn von 89'000 Franken.

Die US-Leasing-Transaktion konnte im vierten Quartal 2009 mit einem Gewinn vorzeitig beendet werden. Über die gesamte Vertragsdauer von elf Jahren konnte ein ausserordentlicher Ertrag von 3,1 Mio. Franken verbucht werden.

Zur Lösung der Pensionskassenproblematik – namentlich der grossen Unterdeckung – wurde 2009 mit dem Personal eine paritätische Beteiligung hinsichtlich der Ausfinanzierung vereinbart. Mit den Mitarbeitenden wurde definiert, dass die Arbeitgeberin 25 Mio. Franken zur Ausfinanzierung der Unterdeckung bereitstellt, währenddem sich das Personal mittels eines nachhaltigen Lohnverzichts von total 2,5% an der Sanierung beteiligt. Die Rückstellung für die Pensionskasse wurde dazu um 3,7 Mio. Franken erhöht.

Die Appenzeller Bahnen werden auf Mitte des Jahres 2010 zur neuen Pensionskasse Symova wechseln und ihr Vorsorgewerk mit den 25 Mio. Franken voraussichtlich auf etwas mehr als 100% ausfinanzieren können. Die dazu notwendigen Rückstellungen wurden in den Jahren bis 2009 gebildet, vor allem im Jahr 2008.

Unter Berücksichtigung sämtlicher Erträge und Aufwände erzielen die Appenzeller Bahnen damit einen Unternehmensgewinn von 463'000 Franken.

Nach dem Bilanzstichtag wurde der Austritt aus der Pensionskasse ASCOOP und der Eintritt in die Pensionskasse Symova beschlossen. Die in der Jahresrechnung per 31.12.2009 berücksichtigte Rückstellung für Personalvorsorge im Umfang von 27,1 Mio. Franken deckt die per 1. Juli 2010 zugesicherte Einzahlung von 25 Mio. Franken sowie allfällige weitere Zahlungen ab.

Aufgrund von Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vom 20. März 2009 und von Artikel 4 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen (REVO) der konzessionierten Transportunternehmen vom 18. Dezember 1995 hat das Bundesamt für Verkehr die Positionen der Bilanz und Rechnung, die einen Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen haben, formell geprüft und mit Schreiben vom 3. Mai 2010 genehmigt. Es handelt sich um eine subventionsrechtliche Prüfung, in Ergänzung zu derjenigen der Revisionsstelle.

Christian Saxer, Leiter Finanzen



Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen AG

	Appenzeller Bahnen AG	Appenzeller Bahnen AG
	2009	2008
	CHF	CHF
Betriebsertrag		
Total	41'982'548	40'938'092
Verkehrsertrag	10'609'850	10'454'638
Reiseverkehr	10'609'850	10'454'638
Abgeltungen	24'709'631	24'646'159
Nebenertrag	6'663'067	5'837'295
Betriebsleistungen	2'268'597	2'097'868
Pacht und Miete	1'111'500	1'156'844
Dienstleistungen	1'430'589	1'462'983
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	524'641	777'745
Übrige Erträge	1'327'740	341'855
Betriebsaufwand	CHF	CHF
Total	41'893'298	39'955'857
Personalaufwand	19'152'326	18'473'356
Löhne	15'830'412	15'426'645
Sozialaufwand	2'350'692	2'344'381
Übriger Personalaufwand	971'222	702'330
Sachaufwand	11'793'066	11'367'867
Allgemeine Aufwendungen	1'808'501	1'716'602
Werbung	249'543	193'872
Versicherungen und Schadenersatz	543'099	748'687
Betriebsleistungen	820'745	777'359
Pacht und Miete	117'924	155'396
Energie und Verbrauchsstoffe	1'780'171	1'709'598
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt	5'009'671	4'612'833
Dienstleistungen	1'472'412	1'453'520
Nicht aktivierbare Investitionskosten	2'380'782	2'303'755
Abschreibungen	8'567'124	7'810'879
Betriebserfolg	89'250	982'235

	Appenzeller Bahnen AG	Appenzeller Bahnen AG
	2009	2008
	CHF	CHF
Finanzerfolg		
Finanzertrag	913'980	1'210'123
Finanzaufwand	-158'327	-227'263
Finanzerfolg	755'653	982'860
Betriebsfremder/Ausserordentlicher Erfolg		
Ertrag betriebsfremde Liegenschaften	398'070	405'487
Aufwand betriebsfremde Liegenschaften	-339'534	-303'314
Erfolg betriebsfremde Liegenschaften	58'536	102'173
Ausserordentlicher Ertrag	3'356'203	13'051'176
Darlehenserlass in Zusammenhang mit Personalvorsorge	-	4'191'447
Auflösung Rückstellungen und Reserven	-	8'858'229
Beendigung US Leasing	3'119'703	
Übriger ausserordentlicher Ertrag	236'500	1'500
Ausserordentlicher Aufwand	-3'796'438	-18'551'250
Personalvorsorge	-3'731'817	-18'320'250
Übriger ausserordentlicher Aufwand	-64'621	-231'000
Ausserordentlicher Erfolg	-440'235	-5'500'074
Unternehmungserfolg	463'204	-3'432'806
Verwendung	463'204	-3'432'806
Zuweisung an die Reserven gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG	555'173	-
Zuweisung an die sonstigen Reserven	433'867	-
Entnahme aus Reserven für künftige Fehlbeträge Art. 64 EBG	-	-609'144
Entnahme aus den Reserven gemäss Art. 67 EBG	-525'836	-
Entnahme aus sonstigen Reserven		-2'823'662

Bilanz Appenzeller Bahnen AG

	Appenzeller Bahnen AG	Appenzeller Bahnen AG
	31.12.2009	31.12.2008
	CHF	CHF
Aktiven		
Total	195'525'199	192'393'368
Anlagevermögen	152'205'633	145'944'624
Sachanlagen		
Anlagenrechnung	301'120'359	300'701'935
Abschreibungsrechnung	-156'792'680	-159'369'343
Buchwert Anlagenrechnung	144'372'679	141'332'592
Unvollendete Objekte	7'588'122	4'322'200
Finanzanlagen		
Beteiligungen	289'832	289'832
Umlaufvermögen	43'319'566	46'448'744
Flüssige Mittel	29'574'879	32'145'228
Wertschriften und Depotkonti	10'182'818	10'461'391
Forderungen		
Aus Lieferungen und Leistungen	1'052'112	1'446'310
Andere Forderungen	1'025'474	1'318'063
Gegenüber Nahestehenden	155'805	347'550
Vorräte	20'453	118'276
Aktive Rechnungsabgrenzungen	1'308'025	611'926
Passiven		
Total	195'525'199	192'393'368
Eigenkapital	22'643'083	22'166'778
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Sonstige Reserven	3'235'581	6'058'363
Reserven für eigene Aktien	54'705	55'585
Reserven gemäss Art. 56 EBG	200'975	187'874
Reserven gemäss Art. 64 EBG	3'088'618	3'697'762
Unternehmenserfolg	463'204	-3'432'806
Fremdkapital	172'882'116	170'226'590
Langfristiges Fremdkapital		
(Bedingt) rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	129'408'009	126'555'220
Übrige Darlehen	23'500	25'000
Rückstellungen	30'908'323	30'196'100
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	3'711'076	5'804'471
Andere Verbindlichkeiten	122'075	435'128
Gegenüber Nahestehenden	139'858	240'088
Passive Rechnungsabgrenzungen	6'659'263	5'337'774
Rückstellungen	1'910'012	1'632'809

Anhang Appenzeller Bahnen AG

	31.12.2009 CHF	31.12.2008 CHF
Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen		
Belehnung laut Eisenbahn-Pfandbuch	–	p. m.
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	365'864'600	335'754'100
Gebäude	68'564'600	68'504'100
Rollmaterial	250'050'000	220'000'000
Mobilien	47'250'000	47'250'000
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	–	208'614
Wesentliche Beteiligungen		
Appenzeller Bahnen Shop GmbH, Herisau		
Zweck: Unterstützung der Appenzeller Bahnen in Handels-/Tourismusaktivitäten		
Stammkapital	50'000	50'000
Beteiligungsquote	100,0%	100,0%
Buchwert	50'000	50'000
Regiobus AG, Gossau		
Zweck: Personentransporte mit öffentlichen Kurslinien, Werkautobuslinien usw.		
Aktienkapital	120'000	120'000
Beteiligungsquote	40,0%	40,0%
Buchwert	195'832	195'832
Einfache Gesellschaft Tarifverbund Ostwind		
Die Appenzeller Bahnen AG sind an der einfachen Gesellschaft Tarifverbund Ostwind beteiligt. Es besteht solidarische Haftung.		
Eigene Aktien		
Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	125'659	127'404
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	123'669	125'659
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
Transaktionen mit eigenen Aktien:		
Erwerb eigener Aktien (Nennwert)	–	25
Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	1'350	800
Verkauf eigener Aktien (Nennwert)	640	970
Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie	–	–
Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.52	2.52
Auflösung stiller Reserven	2009	2008
Nettoauflösung stiller Reserven	CHF 2,4 Mio.	CHF 8,0 Mio.

Pensionskasse Ascoop

Die Pensionskasse Ascoop weist per 31. Dezember 2009 eine Unterdeckung von CHF 20,3 Mio. (Vorjahr CHF 23,5 Mio.) für das Vorsorgewerk der Appenzeller Bahnen AG aus. Die Unterdeckung ist per 31. Dezember 2009 in den Rückstellungen vollumfänglich enthalten.

Die Appenzeller Bahnen werden sich per 1. Juli 2010 der Pensionskasse Symova anschliessen und die Unterdeckung vollständig (maximal CHF 25 Mio.) ausfinanzieren.

US-Leasing-Transaktion

Die bestehende US-Leasing-Transaktion (Lease and lease back) für Teile des Rollmaterials wurde im Jahr 2009 beendet (Wert Vorjahr: USD 30,1 Mio.).

Risikobeurteilung

Der kontinuierliche Risikomanagement-Prozess sieht vor, dass der Risikokatalog vom Verwaltungsrat sowie den Mitgliedern der Geschäftsleitung jeweils einmal jährlich aktualisiert wird, letztmals am 4. November 2009. Die Massnahmen werden laufend aktualisiert und umgesetzt.

Eigenkapitalnachweis

Position	Aktienkapital	Sonstige Reserven	Reserven für eigene Aktien	Reserven Art. 56 EBG	Reserven Art. 64 EBG	Ergebnis	Total
Stand per 31.12.2008	15'600'000	6'058'363	55'585	187'874	3'697'762	-3'432'806	22'166'778
Verlustverwendung							
Entnahme aus Reserven Art. 64 EBG	-	-	-	-	-609'144	+609'144	-
Entnahme aus sonstige Reserven	-	-2'823'662	-	-	-	+2'823'662	-
Laufende Rechnungen							
Zinserträge Art. 56 EBG abzüglich Spesen	-	-	-	+13'101	-	-	+13'101
Veräusserung eigener Aktien	-	+880	-880	-	-	-	-
Jahresgewinn	-	-	-	-	-	+463'204	+463'204
Stand per 31.12.2009	15'600'000	3'235'581	54'705	200'975	3'088'618	463'204	22'643'083

Bericht der Revisionsstelle



Ernst & Young AG
St. Leonhard-Strasse 76
Postfach
CH-9001 St. Gallen

Telefon +41 58 286 20 20
Fax +41 58 286 20 22
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der
Appenzeller Bahnen AG, Herisau
St. Gallen, 3. Mai 2010

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Appenzeller Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 20 bis 24), für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten wurden am 5. März 2010 beendet.

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 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

In Übereinstimmung mit Art. 72 Eisenbahngesetz (aEBG) stellen wir fest, dass die Rechnung durch das Bundesamt mit deren Bericht vom 3. Mai 2010 ohne Vorbehalte genehmigt worden ist.

Ernst & Young AG

Markus Oppliger
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Daniel Büchler
Zugelassener Revisionsexperte

Mitglied der Treuhänder-Kammer

Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe

	2009 CHF	2008 CHF
Betriebsertrag	48'242'632	47'212'353
Verkehrsertrag und Abgeltung	35'318'746	35'100'797
Nebenertrag	12'923'886	12'111'556
Betriebsaufwand	47'913'689	45'902'255
Personalaufwand	20'288'284	19'564'872
Sachaufwand	16'539'446	16'079'635
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	11'085'959	10'257'748
Betriebserfolg	328'943	1'310'098
Finanzerfolg	629'745	857'752
Finanzertrag	789'993	1'085'996
Finanzaufwand	-160'248	-228'244
Ausserordentlicher Erfolg	-440'235	-5'500'074
Ausserordentlicher Ertrag	3'356'203	13'051'176
Ausserordentlicher Aufwand	-3'796'438	-18'551'250
Steueraufwand	-4'793	-23'927
Konzernerfolg	513'660	-3'356'151

Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2009 CHF	31.12.2008 CHF
Aktiven		
Total	197'110'919	194'017'896
Anlagevermögen	152'173'362	145'912'675
Sachanlagen	151'933'530	145'672'843
Finanzanlagen		
Beteiligungen	239'832	239'832
Umlaufvermögen	44'937'557	48'105'221
Flüssige Mittel	30'482'253	33'329'563
Wertschriften und Depotkonti	10'182'818	10'461'391
Forderungen		
Aus Lieferungen und Leistungen	1'116'367	1'477'879
Andere Forderungen	1'025'474	1'318'063
Gegenüber Nahestehenden	155'805	347'550
Vorräte	587'335	583'382
Aktive Rechnungsabgrenzungen	1'387'505	587'393
Passiven		
Total	197'110'919	194'017'896
Eigenkapital	23'680'923	23'154'162
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Sonstige Reserven	3'245'581	6'068'363
Reserven für eigene Aktien	54'705	55'585
Reserven gem. Art. 56 EBG	200'975	187'874
Reserven gem. Art. 64 EBG	3'088'618	3'697'762
Beteiligungsmehrwert	977'384	900'729
Konzernerfolg	513'660	-3'356'151
Fremdkapital	173'429'996	170'863'734
Langfristige Verbindlichkeiten	129'431'509	126'580'220
Rückstellungen	32'818'334	31'828'909
Kurzfristige Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	4'183'101	6'358'605
Andere Forderungen	122'075	435'128
Gegenüber Nahestehenden	139'858	240'088
Passive Rechnungsabgrenzungen	6'735'119	5'420'784

Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2009 CHF	31.12.2008 CHF
Konsolidierungsgrundsätze		
Die Gruppenrechnung bezweckt, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Appenzeller Bahnen AG und ihrer Tochtergesellschaften auf der Basis von Buchwerten (Konsolidierung nach Art. 663 e, g OR) so darzustellen, als ob die Gruppe ein einziges Unternehmen wäre. Die Zusammenfassung erfolgt nach der Methode der Vollkonsolidierung. Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erlöse aus gruppeninternen Transaktionen werden eliminiert.		
Konsolidierungskreis		
Die konsolidierte Bilanz und die Erfolgsrechnung umfassen die Beteiligungen, an denen die Appenzeller Bahnen AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt sind.		
In die konsolidierte Jahresrechnung einbezogen ist:		
Appenzeller Bahnen Shop GmbH, Herisau		
100% des nominalen Stammkapitals	50'000	50'000
Konsolidierungsgrundlagen		
Grundlage für die Konsolidierung bilden die Einzelabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften zu Buchwerten.		
Konsolidierungsstichtag		
Alle Gruppengesellschaften schliessen ihre Bücher auf den 31. Dezember.		
Kapitalkonsolidierung		
Die Buchwerte der Beteiligungen werden gegen das im Zeitpunkt der Konsolidierung buchmässige Eigenkapital (Grundkapital, offene Reserven sowie Gewinnvortrag) der Beteiligungsgesellschaften eliminiert. Die verbleibende Kapitalaufrechnungsdifferenz (KAD) wird im Eigenkapital als separate Position ausgewiesen.		
Bewertungsgrundsätze		
Die Bewertungen erfolgen zu den handelsrechtlichen Bestimmungen. Die Leistungen werden konzernintern zu Marktpreisen verrechnet.		
Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen		
Belehnung laut Eisenbahn-Pfandbuch	–	p. m.
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	366'446'600	336'254'100
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	–	229'414
Wesentliche Beteiligung		
Regiobus AG, Gossau	zu Buchwert erfasst	zu Buchwert erfasst
Zweck: Personentransporte mit öffentlichen Kurslinien, Werkautobuslinien usw.		
Aktienkapital	120'000	120'000
Beteiligungsquote	40,0%	40,0%
Buchwert	195'832	195'832
Einfache Gesellschaft Tarifverbund Ostwind		
Die Appenzeller Bahnen AG sind an der einfachen Gesellschaft Tarifverbund Ostwind beteiligt. Es besteht solidarische Haftung.		

Eigene Aktien

Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	125'659	127'404
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	123'669	125'659
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
Transaktionen mit eigenen Aktien:		
– Erwerb eigener Aktien (Nennwert)	–	25
– Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	1'350	800
– Verkauf eigener Aktien (Nennwert)	640	970
– Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie	–	–
– Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.52	2.52
Auflösung stiller Reserven	2009	2008
Nettoauflösung stiller Reserven	CHF 2,4 Mio.	CHF 8,0 Mio.

US-Leasing-Transaktion

Die bestehende US-Leasing-Transaktion (Lease and lease back) für Teile des Rollmaterials wurde im Jahr 2009 beendet (Wert Vorjahr: USD 30,1 Mio.).

Pensionskasse Ascoop

Die Pensionskasse Ascoop weist per 31. Dezember 2009 eine Unterdeckung von CHF 20,3 Mio. (Vorjahr CHF 23,5 Mio.) für das Vorsorgewerk der Appenzeller Bahnen AG aus. Die Unterdeckung ist per 31. Dezember 2009 in den Rückstellungen vollumfänglich enthalten.

Die Appenzeller Bahnen werden sich per 1. Juli 2010 der Pensionskasse Symova anschliessen und die Unterdeckung vollständig (maximal CHF 25 Mio.) ausfinanzieren.

Risikobeurteilung

Der kontinuierliche Risikomanagement-Prozess sieht vor, dass der Risikokatalog vom Verwaltungsrat sowie den Mitgliedern der Geschäftsleitung jeweils einmal jährlich aktualisiert wird, letztmals am 4. November 2009. Die Massnahmen werden laufend aktualisiert und umgesetzt.

Bericht des Konzernprüfers



Ernst & Young AG
St. Leonhard-Strasse 76
Postfach
CH-9001 St. Gallen

Telefon +41 58 286 20 20
Fax +41 58 286 20 22
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der
Appenzeller Bahnen AG, Herisau
St. Gallen, 3. Mai 2010

Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die konsolidierte Jahresrechnung der Appenzeller Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 26 bis 29), für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten wurden am 5. März 2010 beendet.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der konsolidierten Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer konsolidierten 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 konsolidierte 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 konsolidierte Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der konsolidierten 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 konsolidierten 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 konsolidierten 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 konsolidierten 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 konsolidierte Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz sowie den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

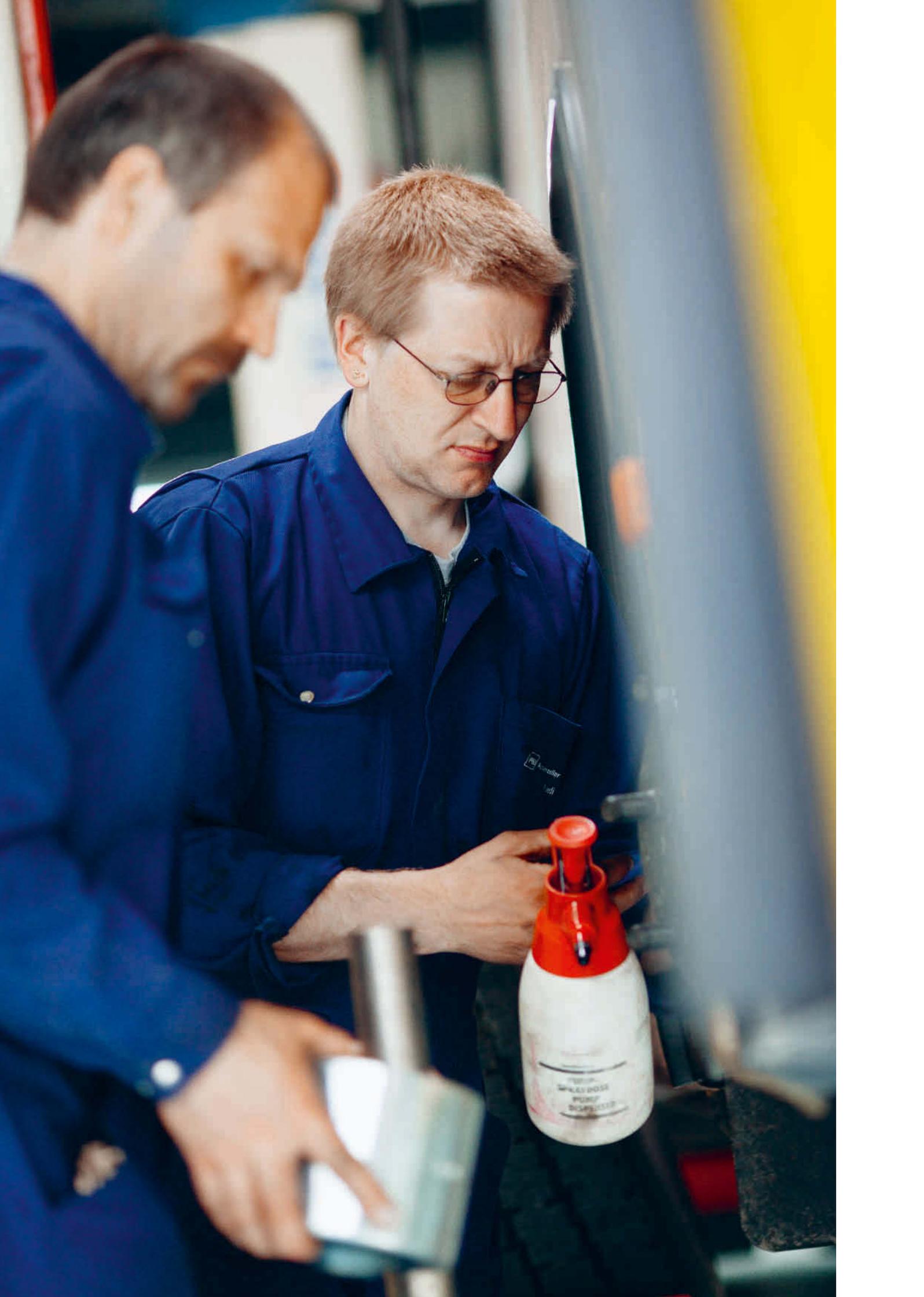
Wir empfehlen die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Markus Oppliger
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Daniel Büchler
Zugelassener Revisionsexperte

Mitglied der Treuhänder-Kammer



Technische Angaben

Linien (alle Linien total 77,209 km)	Gossau- Wasserauen	St. Gallen- Appenzell	Gais-Altstätten Stadt
Gleisanlagen	32,100 km	20,003 km	7,656 km
Grösste Steigungen	37‰	100‰	160‰
Kleinster Kurvenradius	90 m	30 m	28 m
Spurweite	1000 mm	1000 mm	1000 mm
Tunnels und Galerien	2		
Gesamtlänge aller Tunnels	96 m		
Brücken	37	19	2
Gesamtlänge aller Brücken	359 m	585 m	8 m
Längste Brücke: Sitterviadukt Appenzell		299 m	
Zahnstangenabschnitte		0,940 km	3,264 km
Systeme		Riggenbach/Strub	Strub

Sicherungsanlagen

Automatische Schrankenanlagen	26	11	1
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	18	38	
Stationsstellwerke	11	9	
Fernstellwerke	2	1	

Schienenprofil	VST 36, SBB I	VST 36, SBB I	VST 36, VST C
Art der Schwellen	Holz, Stahl, Beton	Holz, Stahl, Beton	Holz, Stahl
Maximale Achslast	16 t		
Stromsystem	1 500 V	1 500 V	1 500 V
Anzahl Gleichrichterstationen	3	3	1

Bahnhöfe

Bahnhöfe	10	9	4
Haltestellen	4	6	5

Rollmaterial

Pendelzüge	6	7	
Triebwagen	3		
Elektrische Lokomotiven	1		
Dampfloks	1 (DLV)		
Dieseltriebwagen	1		
Steuerwagen	1	3	
Personenwagen	5	3	
Güter- und Dienstfahrzeuge	6	30	
Schneeschleuder	1		
Nostalgie-Triebwagen	1	1	1
Nostalgie-Personenwagen	7	5	1

Linien	St. Gallen- Trogen	Rorschach- Heiden	Rheineck- Walzenhausen
Gleisanlagen	9,800 km	5,686 km	1,964 km
Grösste Steigungen	76‰	93,6‰	253‰
Kleinster Kurvenradius	25 m	150 m	160 m
Spurweite	1000 mm	1435 mm	1200 mm
Tunnels und Galerien			2
Gesamtlänge aller Tunnels			385 m
Brücken	1	3	1
Gesamtlänge aller Brücken	53 m	32 m	78 m
Zahnstangenabschnitte		5,476 km	1,255 km
Systeme		Riggenbach	Riggenbach/ Lamellen

Sicherungsanlagen

Automatische Schrankenanlagen	3		
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	17	1	1
Stationsstellwerke			
Fernstellwerke	1		

Schienenprofil	Ri60, VST 36, SBB I	SBB I	VST 36
Art der Schwellen	Holz, Stahl, Beton	Stahl	Stahl
Maximale Achslast	9 t	22,5 t	keine Angabe

Stromsystem	1000 V/600 V	15 kV 16,7 Hz	600 V
Anzahl Gleichrichterstationen	3		1

Bahnhöfe

Bahnhöfe	7	5	2
Haltestellen	7	3	2

Rollmaterial

Pendelzüge	7		
Triebwagen	1	3	1
Elektrische Lokomotiven		2	
Dampflok		1 (Eurovapor)	
Dieseltriebwagen			
Steuerwagen		1	
Personenwagen	1	9	
Güter- und Dienstfahrzeuge	3	8	
Schneeschleuder	1		
Nostalgie-Triebwagen			
Nostalgie-Personenwagen			

Appenzeller Bahnen AG
Bahnhofplatz 10
Postfach
CH-9101 Herisau

Tel. +41 (0)71 354 50 60
Fax +41 (0)71 354 50 65
www.appenzellerbahnen.ch

