

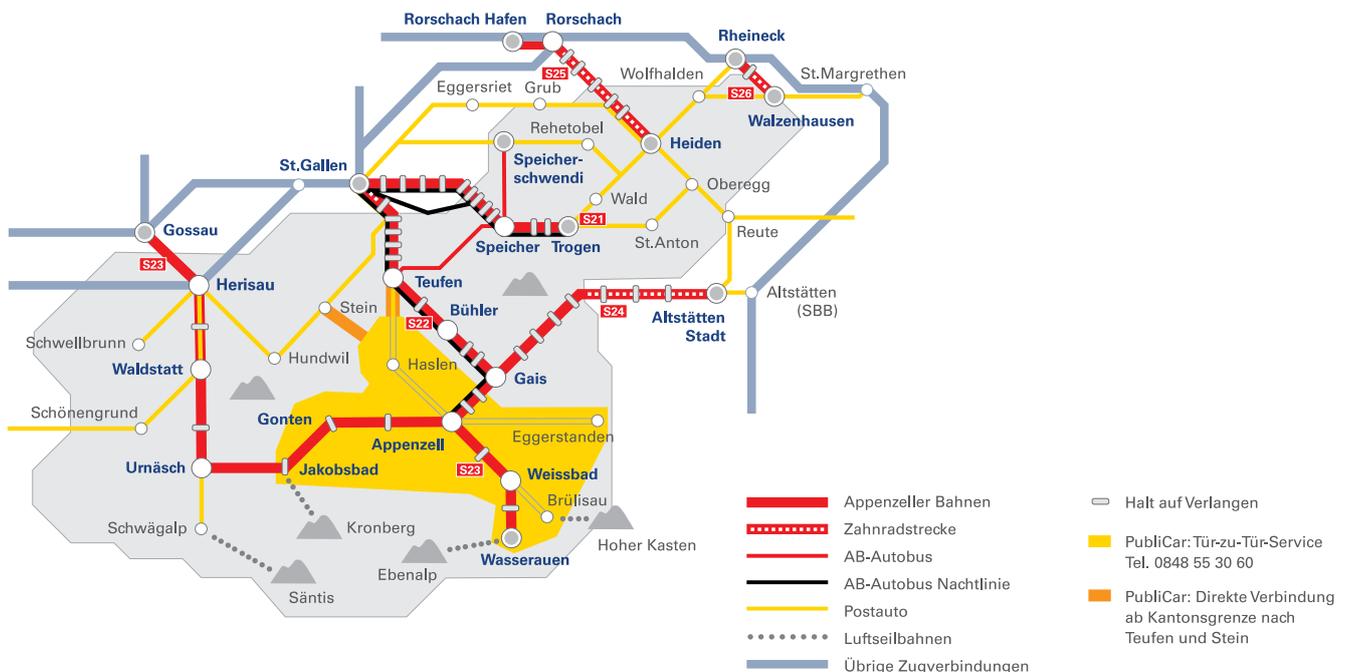


AB fahren

Geschäftsbericht 2014

Inhaltsverzeichnis

Detailarbeit führt langfristig zum Erfolg	1
Jahresergebnis 2014 in der Übersicht	2
Der Baubeginn rückt näher	4–5
Betrieb	6
Infrastruktur/Rollmaterial	8–9
Personal/Marketing/Verkauf	10–11
Unsere Partner	12–13
Kodex der Appenzeller Bahnen	14
Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen	15
Direktion und Geschäftsleitung	16
Dank und Anträge	17
Jahresrechnung 2014	18
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen AG	20–21
Bilanz Appenzeller Bahnen AG	22–23
Geldflussrechnung Appenzeller Bahnen AG	24
Anhang Appenzeller Bahnen AG	25–27
Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung	28
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe	30
Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe	31
Geldflussrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe	32
Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe	33–34
Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung	35
Jahresrechnung 2014: Lagebericht Appenzeller Bahnen-Gruppe	36
Technische Angaben	38–39



Impressum

Konzept und Text: Alexander Liniger, Herisau
 Bilder: Jürg Zürcher, St. Gallen
 Druck: Appenzeller Druckerei AG, Herisau
 Auflage: 1900 Exemplare

Detailarbeit führt langfristig zum Erfolg

Grossprojekte und Tagesgeschäft müssen in Einklang gebracht werden

Liebe Aktionärinnen
Liebe Aktionäre

Nach den zustimmenden Entscheiden in den Kantonen im Frühling 2013 war die Erwartung gross, dass binnen Wochen die Bagger auffahren würden, um den Riethüsli-Tunnel und die anderen Arbeiten an der Durchmesserlinie (DML) in Angriff zu nehmen. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung mussten indes rasch erkennen, dass nur akribische Arbeit zum Ziel führt.

Entgegen dem ursprünglichen Zeitplan steht die Plangenehmigungsverfügung für die DML im Moment noch aus. Verschiedene Gründe haben zu dieser Verzögerung geführt: Die Komplexität und die detaillierte Abstimmung der Teilprojekte untereinander, aber auch notwendige Abstimmungen zwischen der Infrastruktur und den Fahrzeugen oder mit dem Umbau am Bahnhofplatz in St.Gallen haben zu zeitintensiven und aufwendigen Zusatzabklärungen geführt. Am Betriebskonzept und der Einführung eines Viertelstundentaktes zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Trogen und Teufen hat sich dadurch nichts geändert. Auch die Finanzierung bleibt gemäss der aktuellen Planung innerhalb des von den Kantonen genehmigten Kreditrahmens. Wir gehen heute von einer Inbetriebnahme der DML Ende 2018 aus.

Weiterhin auf der Agenda bleibt auch die Sanierung der Bahnübergänge auf dem Netz der AB. Obwohl im letzten Jahr wieder 59 Übergänge gesichert werden konnten, sind weiterhin grosse Anstrengungen nötig, um die verbleibenden Übergänge zu sichern. Leider sind noch immer zahlreiche Baubewilligungen durch Einsprachen Privater blockiert. Obwohl für die Grundeigentümer keine Kosten entstehen, die Finanzierung der Arbeiten durch Kantone, Gemeinden und die AB gesichert ist und gesetzliche Auflagen bezüglich der Sicherungsanlagen zu erfüllen sind, werden die Sanierungsarbeiten oft verzögert.

Neben den grossen Projekten verlangt auch das Alltagsgeschäft unsere volle Aufmerksamkeit: Das vergangene Jahr konnte trotz gesunkener

Verkehrserträge mit einem Gewinn abgeschlossen werden. Diese Entwicklung ist eher unerwartet. Veränderte Verteilschlüssel von General- und Halbtaxabonnements und des Tarifverbundes haben zu einem Einbruch der Verkehrseinnahmen geführt. Das wird auch im Jahr 2015 zu spüren sein. Umgesetzte Kostenreduktionen und geringere Abschreibungen als budgetiert, führten letztlich dennoch zu einem kleinen Gewinn.

Auch mit dem stetigen Blick in die Zukunft darf die reiche Geschichte der Appenzeller Bahnen nicht aus den Augen verloren werden. Am 28. September 2014 wurde in Gais das 125 Jahre-Jubiläum der Linie St.Gallen–Gais gefeiert. Der Grossanlass war dank des umfangreichen und attraktiven Programms und des schönen Wetters sehr gut besucht. Historische Aufarbeitung erfährt auch das Archiv der AB. So wurden bereits zahlreiche Dokumente vom Staatsarchiv in Herisau professionell in dessen Bestand aufgenommen, wo sie von interessierten Leserinnen und Lesern eingesehen werden können.

Ohne die gute Zusammenarbeit und die Unterstützung der Leistungsbesteller wie dem Bund, den Kantonen sowie den Gemeinden und Bezirken wäre eine Weiterentwicklung der AB nicht möglich. Dafür möchten wir uns bedanken. Wir danken vor allem auch unseren Kundinnen und Kunden für ihre Treue und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihren täglichen zuverlässigen und engagierten Einsatz.

Dr. Anita Dörler
Verwaltungsrats-
präsidentin

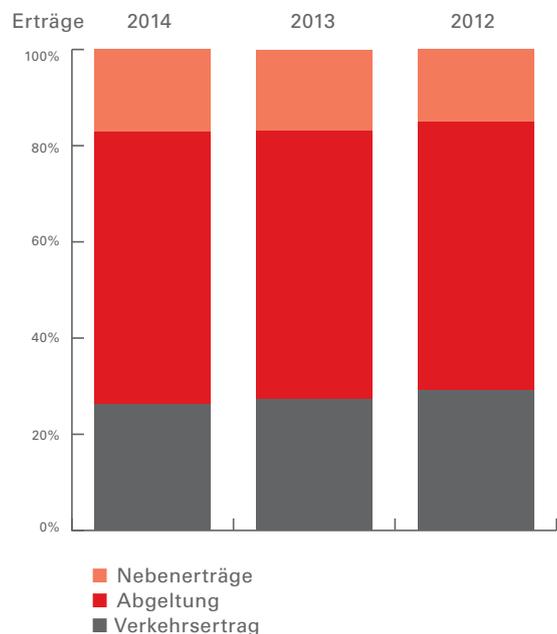


Thomas Baumgartner
Direktor

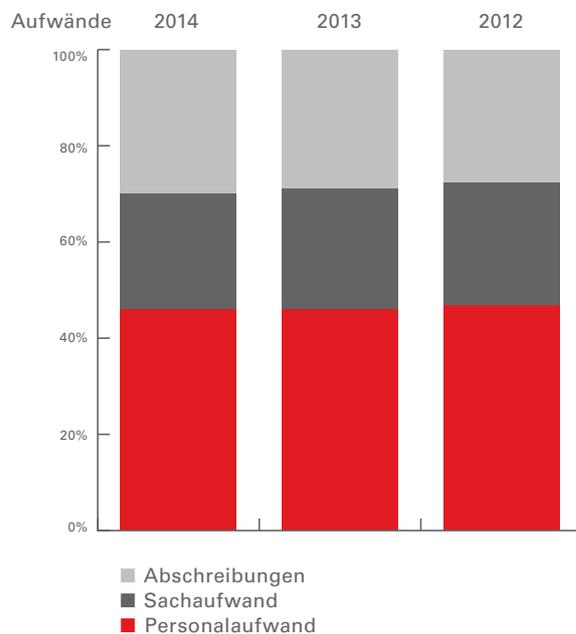


Jahresergebnis 2014 in der Übersicht

Ertrag aus ordentlichem Geschäft



Aufwand aus ordentlichem Geschäft



Kennzahlen im Vergleich

	2014	2013	2012
Personalbestand	188	185	179
Anzahl beförderter Personen	5,134 Mio.	5,072 Mio.	5,070 Mio.
Personenkilometer	44,463 Mio.	43,043 Mio.	43,056 Mio.
Bahn- und Buskilometer ¹⁾	1,857 Mio.	1,807 Mio.	1,807 Mio.
	CHF	CHF	CHF
Reiseverkehrsertrag	11'910'275	12'325'153	12'286'925
Abgeltung	24'397'545	23'822'392	22'988'529
Nebenerträge	7'384'775	7'288'940	6'708'237
Personalaufwand	20'226'038	20'099'289	19'732'718
Sachaufwand	10'372'064	10'784'409	10'586'313
Abschreibungen (inkl. nicht aktivierbare Investitionskosten)	13'087'171	12'820'235	11'484'761
Betriebserfolg	7'322	-267'448	179'899
Finanzerfolg	186'807	136'861	168'324
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg	56'604	140'564	-244'234
Direkte Steuern	14'000	7'000	-53'514 ²⁾
Unternehmenserfolg	236'733	2'977	157'503

¹⁾ ohne Dienstfahrten und Leerüberführungen

²⁾ Minderaufwand (Auflösung von Steuerrückstellungen)



Der Baubeginn rückt näher

Aufwendige Abstimmung des DML-Gesamtprojektes und der Teilprojekte

Der Baustart bei der Durchmesserlinie verzögert sich. Trotzdem sind wir zuversichtlich, dass im Herbst 2015 mit dem Bau gestartet werden kann. Ursprünglich gingen die AB davon aus, dass die Baubewilligung im Sommer 2014 eintreffen wird. Was sind die Gründe für diese Verzögerungen und welche Arbeiten wurden am Projekt ausgeführt?

Gesamt- und Betriebskonzept DML

Die AB haben zwei wichtige Dokumente erarbeitet. Das sogenannte Gesamtkonzept DML zeigt in kompakter Form auf, welche Ziele mit den Teilprojekten verfolgt werden und welche Abhängigkeiten untereinander bestehen. Das Gesamtkonzept enthält auch die Planungsschritte und Etappen der einzelnen Teilprojekte im Detail. Im umfassenderen Betriebskonzept haben die AB dargestellt, welche Massnahmen im Bereich Infrastruktur, Rollmaterial und auf Seiten des Betriebes notwendig sind, um zu den Hauptverkehrszeiten einen Viertelstundentakt zwischen Trogen und Teufen anbieten zu können. Beide Berichte dienen der Darstellung und Übersicht über die grosse Komplexität in der Planung und Abwicklung der DML-Projekte. Neben den eigentlichen Bauprojekten der DML muss auch eine Abstimmung mit dem Stellwerkersatz, den geforderten Anpassungen der Sicherungsanlagen und den Perronerhöhungen im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes gesucht werden. Dieser Abgleich ist sehr zeitintensiv.

Abstimmung der Teilprojekte und Detailanpassungen

Zahlreiche Anpassungen und Optimierungen wurden in den verschiedenen Teilprojekten gemacht. So hat sich bei der detaillierten Planung im AB-Bahnhof gezeigt, dass auf ein Abstellgleis verzichtet und die Gleisgeometrie optimiert werden kann. Zudem besteht eine zeitliche Abhängigkeit des Umbaus im AB-Bahnhof mit den Umbauten am Bahnhofplatz St. Gallen, die durch die Stadt St. Gallen bereits gestartet wurden.

Im Bereich der Ruckhalde wurde der Tunnel auf Stufe Ausführungsprojekt ausgearbeitet. Dabei sind ebenfalls Optimierungsmöglichkeiten er-

kannt worden. Eine wichtige Optimierung wird beispielsweise bei der Zufahrt zur Baustelle im Riethüsliquartier umgesetzt. Durch die Wiederöffnung des Bahnübergangs Riethüslistrasse soll der Baustellenverkehr im Quartier minimiert werden. All diese Änderungen wurden in die Genehmigungsprojekte eingearbeitet.

Im Güterbahnhof St. Gallen wird mit der Grundeigentümerin SBB und dem BAV geprüft, ob eine gestreckte Linienführung ab der St. Leonhardsbrücke realisierbar ist. Mit einer gestreckten Ausfahrt aus dem AB-Bahnhof St. Gallen kann geringfügig Zeit gespart und, wesentlicher noch, der Verschleiss des Rollmaterials und der Schienen gesenkt werden. Wichtiger ist diese Variante Nord aber für die Stadt und den Kanton im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Areals des Güterbahnhofes. Die Gespräche dazu sind im Gange. Als Rückfallebene haben die AB auch das Projekt der ursprünglichen Linienführung im Bereich Güterbahnhof in einer abgeänderten Variante mit verkürzter Doppelspur weiter entwickelt.

Vereinheitlichung der DML Fahrzeugflotte

Eine gute Lösung zeichnet sich bei der Vereinheitlichung der Fahrzeugflotte für die DML ab. Wie bereits bekannt gegeben, werden Züge der Tango-Serie von Stadler beschafft. Inzwischen liegt von der TransN eine Kaufabsicht für die heute auf der Linie St. Gallen-Trogen eingesetzten Fahrzeuge vor. Die AB können dadurch eine einheitliche Flotte von zwölf Tango-Fahrzeugen beschaffen und müssen die alten Fahrzeuge nicht für den Einsatz auf der DML umbauen. Als weiteres Plus reduzieren sich die Abklärungen zur Einhaltung des Lichtraumprofiles auf eine Fahrzeugserie.

Neben den zahlreichen Planungsarbeiten konnte ein erstes kleineres Teilprojekt der Durchmesserlinie realisiert werden. So wurde im Hinblick auf die neuen DML-Tango-Fahrzeuge der Perron der Haltestelle Schützengarten in Speicher auf 50 Meter verlängert.

Stefan Dörig, Projektleiter DML /
Alexander Liniger, Direktionsassistent



Ausbau der Kundeninformationssysteme abgeschlossen

Vor rund zwei Jahren haben die Appenzeller Bahnen die Stellwerke auf dem eigenen Netz in die Betriebszentrale in St.Gallen integriert. Neben Verbesserungen bezüglich der Sicherheit und einer schnelleren Störungsbehebung wurde parallel ein neues digitales Kundeninformationssystem (KIS) aufgebaut. An den Bahnhöfen, Haltestellen und in den Zügen werden die Kunden in Echtzeit über allfällige Betriebsstörungen oder Verspätungen informiert.

Bildschirme mit Abfahrtsinformationen

Grössere Bahnhöfe sind mit Abfahrts- und Peronanzeigern ausgerüstet. Auf den Abfahrtsanzeigern sind alle aktuellen Abfahrten der AB und der anderen Bahnen inkl. Gleis und Zusatzinformationen wie Verspätungen und Zugsausfälle sichtbar.

Haltestellen mit geringerem Fahrgastaufkommen sind mit Stelen und Abfahrtsmonitoren ausgerüstet. Auf diesen Anzeigen werden alle Abfahrten der AB und der Busse (PAG, VBSG) inkl. Verspätungen und Ausfällen dargestellt. Bei Verspätungen oder Störungen weist eine orange blinkende Lampe an der Stele darauf hin.

An kleinen Haltestellen wurden Stelen aufgestellt, damit sich die Fahrgäste anhand der Abfahrtsplakate über die Abfahrtszeiten und über andere Angebote informieren können.

Verbesserte Kundeninformation auch in den Zügen

Auf allen Linien wurden sämtliche Fahrzeuge, die länger als bis 2018 verkehren, mit dem neuen Kundeninformationssystem ausgerüstet. Die Züge sind an der Front und auf der Fahrzeugseite mit dem Bestimmungsbahnhof digital beschriftet. Bildschirme in allen Fahrgastabteilen zeigen den Fahrgästen die nächsten Haltestellen an. Akustisch werden die nächsten Haltestellen bekannt gegeben. Vom Führerstand aus hat der Lokführer oder die Lokführerin die Möglichkeit, bei Störungen oder Verspätungen automatische Ansagen auszugeben und vordefinierte Texte an den Bildschirmen anzuzeigen.

Die Ankunft und die Abfahrt der Züge wird an den Haltestellen sekundengenau registriert und auf-

gezeichnet. Das KIS vergleicht den Soll-Fahrplan mit den effektiven Fahrplanzeiten. Verspätungen werden entsprechend automatisch an den Anzeigern sowie zeitgleich über sbb.ch und das Wemlin-App kommuniziert. Auch Zugsausfälle werden auf sämtlichen Anzeigern und online kommuniziert. Daraus werden zusätzlich Daten für die Erhebung der Pünktlichkeit gewonnen. Gemeinsam mit dem Hersteller haben die AB das KIS weiterentwickelt. So haben die AB das Design und die Funktionalitäten der Stelen, Überkopfanzeiger und die Bedienungsmöglichkeiten definiert. Inzwischen haben andere Bahnen dieses System übernommen und profitieren von der Pionierarbeit der AB.

Software erleichtert die Planung

Eine ausgesprochen fordernde und aufwendige Arbeit ist jene der Fahrplanplanung, Tourenplanung und Einteilung des Lokpersonals. Seit dem Sommer wird der Fahrplan neu mit einer Software erstellt. Auf Basis dieser Daten werden daraus die Dienstpläne erstellt. Dabei gilt es zahlreiche gesetzliche Auflagen wie Ruhezeiten, Höchstarbeitszeiten, aber auch Dienst- und Überführungsfahrten zu berücksichtigen. Die Konfiguration einer solchen Software benötigt trotz des erprobten Basispaketes sehr viele individuelle und betriebsbedingte Einstellungen mit einer entsprechenden Vorlaufzeit, damit das Programm anschliessend auch effizient eingesetzt werden kann.

Turnfest in Appenzell

Am letzten Juni-Wochenende 2014 haben die AB tausende von Turnerinnen und Turnern an das kantonale Turnfest in Appenzell gefahren und wieder sicher nach Hause gebracht. Viele Mitarbeitende waren mit grosser Motivation im Einsatz. Die Rückmeldungen der Gäste und des Veranstalters waren sehr positiv.

Thomas Halter, Leiter Betrieb



Infrastruktur

Komplexe Bau- und Sanierungsarbeiten

In Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt St.Gallen, das im Spisertor in St.Gallen einen Kreisel realisierte, haben die AB die Führung beim Umbau der Gleisanlagen übernommen. Um den eingleisigen Betrieb aufrecht zu erhalten, wurden zwei Kletterweichen beschafft. Im Hinblick auf die Bauarbeiten im Rahmen der DML und der Doppelspur Teufen können diese wieder eingesetzt werden. Im Spisertor wurden die Schienen so gelagert, dass der Schall besser absorbiert und somit weniger Lärm verursacht wird, wenn der Zug darüber rollt. Der eigentliche Baulärm im Sommer verlangte von den Anwohnern Geduld und Verständnis.

Verlängerung der Sanierungsfrist bei den Bahnübergängen

Schweizweit sind noch zahlreiche Bahnübergänge zu sanieren. Die Frist für den Umbau der Bahnübergänge wurde vom Gesetzgeber verlängert. Bis Ende 2014 haben die AB sämtliche Pläne

zur Sanierung der Übergänge eingereicht. Vom Zeitpunkt der rechtskräftigen Baubewilligung, welche durch das Bundesamt für Verkehr erteilt wird, haben die AB zwölf Monate Zeit, um den Umbau zu realisieren. Trotz zahlreichen hängigen Einsprachen Privater, welche die Sanierung der Übergänge blockieren, konnten die AB 2014 insgesamt 59 Bahnübergänge sanieren. Rund 230 warten noch auf die Realisierung. Ein Thema, welches die AB trotz grossen personellen und finanziellen Anstrengungen noch länger beanspruchen wird.

Unterhalts- und Projektarbeiten laufen parallel

Neben den zahlreichen Projekten wie der Durchmesserlinie, der Sanierung der Bahnübergänge, der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Perronanlagen und zahlreichen weiteren Arbeiten darf der Unterhalt nicht vernachlässigt werden. Mitte Juli wurde zum Beispiel die Strecke Speicher-Trogen für eine Woche gesperrt um einen grösseren Gleisumbau zwischen Gfeld und Trogen zu realisieren. Zudem wurden verschiedene Weichen ersetzt oder ausgebaut und Bahnübergänge gleisseitig saniert. Diese Arbeiten dienen dem langfristigen Erhalt der Anlagen und dem geringeren Verschleiss der Räder und Schienen.

Nach einem schneearmen Winter 2013/2014 konnte das Zweiwegfahrzeug zum Jahresende nun auch erstmals auf seine Qualitäten bezüglich der Schneeräumung getestet werden. Mit einer Leistung von 2'250 Tonnen Schnee pro Stunde hat sich das Fahrzeug bewährt.

Roland Steingruber, Leiter Infrastruktur





Rollmaterial

Modernisierung des Rollmaterials

Nach dem Entscheid für die Beschaffung der neuen DML-Fahrzeuge (Tango) wurden die Verhandlungen mit der TransN, welche im Kanton Freiburg zusätzliche Kapazitäten für den Nahverkehr bereitstellen will, über den Verkauf der fünf bestehenden Triebfahrzeuge der Linie St. Gallen-Trogen intensiviert. Eine Absichtserklärung konnte unterzeichnet werden. Ein TB-Fahrzeug der älteren Generation, nämlich der Pendel Nr. 23, wurde an die Rittnerbahn verkauft und überführt.

Auf der Linie Gossau-Appenzell-Wasserauen werden verschiedene Varianten für den Ersatz der heutigen Fahrzeuge im Hinblick auf die Modernisierung und die Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes geprüft. Eine Ausschreibung der Fahrzeuge ist in Vorbereitung. Bis voraussichtlich Ende 2018 sollen auch diese Fahrzeuge erneuert werden.

Zusammenarbeit mit der SOB

Der Erhalt des Know-hows wird immer bedeutender. Die Anforderungen der neuen Fahrzeuge an das Wissen der Mitarbeitenden in verschiedenen Systemen wie zum Beispiel Klimaanlage, Antriebs-, Tür- und Kundeninformationssystem steigen ständig. Gemeinsam mit der Südostbahn haben die AB alle Mitarbeitenden der Abteilung Rollmaterial/Werkstätten zu diesen neuen Aufgaben geschult.

Neben der Ausbildung der Mitarbeitenden prüfen AB und SOB auch eine vertiefte Zusammenarbeit im Bereich Rollmaterialinstandhaltung im Raum Herisau. Die Werkstätten Gais und Herisau sollen neu zentral an einem Standort zusammengefasst werden. Der optimale Standort aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht wird umfassend evaluiert. Nebst der Instandhaltung der Fahrzeuge der Linien Gossau-Appenzell-Wasserauen und Altstätten-Gais werden auch die Revisionen der DML-Fahrzeuge künftig am neuen Standort ausgeführt. Die Werkstatt in Speicher bleibt für die Instandhaltung der DML-Fahrzeuge bestehen.

Zuverlässige Bergbahn Rheineck-Walzenhausen

Die im Mai abgeschlossene Sanierung des Triebwagens der RhW hat sich bewährt. Seither läuft das Fahrzeug wieder zuverlässig und ohne Störungen. Der Unterbruch und der damit verbundene Bahnersatz ist in den Statistiken der AB aber zu spüren.

Dominic Graber,
Leiter Rollmaterial/Werkstätten ad interim

Personal

Keine Engpässe beim Lokpersonal

Die Rekrutierung von neuen geeigneten Mitarbeitenden ist bei bestimmten Berufsgattungen auch für die AB nicht immer einfach. Für die grösste Berufsgruppe der Lokführerinnen und Lokführer konnten die AB aktuell aus einer guten Anzahl Bewerberinnen und Bewerber geeignete und qualifizierte Personen auswählen. Erfreulicherweise hat die Zahl der Lokführerinnen bei den AB auf mittlerweile fünf zugenommen. Das entspricht einem Anteil von etwas über 8%.

Gute Anstellungsbedingungen, übersichtliche und einfache Strukturen sowie eine Unternehmung, die sich in den nächsten Jahren stark entwickelt, dürften wichtige Gründe sein, weshalb die Rekrutierung von neuem Personal gelingt.

Vorausschauende Personalbedarfsplanung

Um erfolgreich zu rekrutieren, braucht es Zeit. Eine Ausbildung zum Lokführer beispielsweise dauert rund sechs Monate. Mit der Selektionsphase mit diversen Eignungstests und der Kündigungsfrist kann es sein, dass ein Lokführer erst rund ein Jahr nach dem ersten Gespräch selbstständig im Einsatz ist. Es ist daher wichtig, möglichst genau zu planen und zu wissen, welche Absichten die Mitarbeitenden verfolgen. Wird eine vorzeitige Pensionierung ins Auge gefasst, kann frühzeitig mit der Ersatzrekrutierung begonnen werden. Um die Abteilungen möglichst vor per-

sonellen Engpässen zu bewahren, wurde ein einfaches Hilfsmittel zur Bedarfsermittlung über die gesamte Unternehmung eingeführt. In dieser Planung werden Altersstruktur, Entwicklungsmöglichkeiten und -bedürfnisse sowie Budgetzahlen erfasst. Diese Personalplanung wird auch gerade im Hinblick auf die Umsetzung der Durchmesserlinie sehr wichtig.

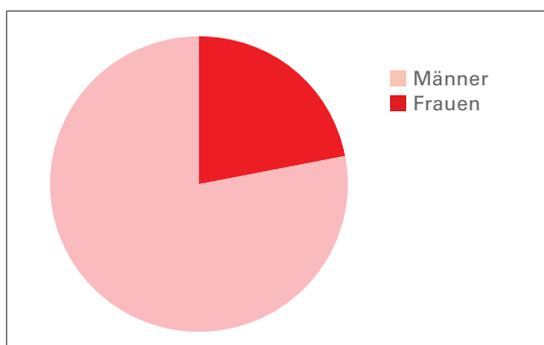
Weiterbildungskurse im Bereich Projektmanagement und Brandschutz

Die Weiterbildung und -entwicklung der Mitarbeitenden wird in der Geschäftsleitung regelmässig diskutiert. Jede Abteilung plant und budgetiert die Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden.

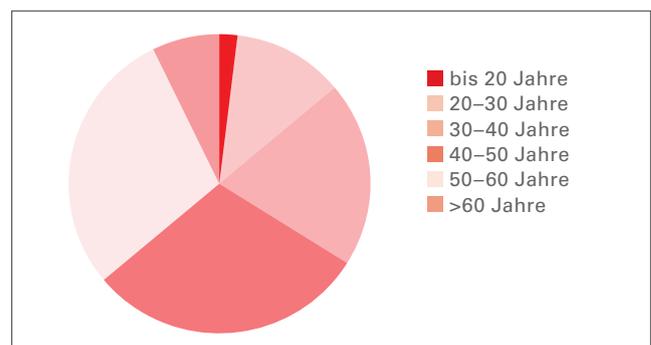
Neben individuellen Aus- und Weiterbildungsunterstützungen werden intern auch bereichsspezifische oder generelle Ausbildungen durchgeführt. So wurden im vergangenen Jahr alle Projektleiter der AB in einem massgeschneiderten Kurs im Projektmanagement weitergebildet und alle Mitarbeitenden übten im Brandschutzkurs das Verhalten im Notfall und die Anwendung von Feuerlöschern.

Ivo Streule, Leiter Personal

Aufteilung Männer / Frauen



Altersstruktur



Die Appenzeller Bahnen beschäftigen 217 Mitarbeitende, das entspricht 188 Vollzeitstellen.

Marketing / Verkauf

Viel Nostalgie und neuste Technologien

Zahlreiche Besucherinnen und Besucher strömten am 28. September 2014 nach St.Gallen und Gais, um der Bahnlinie zum 125. Geburtstag zu gratulieren. Das attraktive Programm war gut besucht: Die Nostalgiefahrten mit dem «Föfi» waren auf den letzten Platz ausgebucht, die Führerstandsfahrten und Schienenvelos brachten Kinderaugen zum Leuchten und die Ausstellung zur Bahngeschichte liess die Gäste in alten Zeiten schwelgen. Ein rundum gelungener Anlass, welchem auch die Sonne ganztags entgegenstrahlte.

Gespielt: Szenenwechsel

Die Theatergesellschaft Appenzell ist bekannt dafür, Spielorte mit besonderem Charakter auszusuchen. So wurde für das Stück «De Schottesepp» das Depot in Wasserauen ausgewählt und geschickt in die gesamte Kulisse integriert. Die Theatergäste wurden bereits in Appenzell empfangen und stimmten sich bei einer nostalgischen Fahrt durchs Schwendetal auf das Theaterstück ein. Die Vorstellungen inkl. Zusatzvorstellungen waren ausverkauft. Bei beiden Anlässen wirkten die historischen Vereine mit viel Engagement mit und trugen wesentlich zum Erfolg bei.

Genossen: nostalgische Erlebnisfahrten

Für Gruppen jederzeit, für Individualgäste an definierten Daten – Erlebnisse auf Schienen erfreuen sich weiterhin grosser Beliebtheit. Eine Dampffahrt mit der Rosa ins Biedermeierdorf Heiden, eine erfrischende Fahrt im offenen Aussichtswagen, ein Fondueplausch mit einem Dorfrundgang in Appenzell als Einstimmung auf die Weihnachtszeit und vieles mehr. Die AB durften zahlreiche Gäste für einen erlebnisreichen Aufenthalt im Appenzellerland begrüßen und tragen damit zur touristischen Vielfalt in der Region bei.

Getestet: Verkaufsstellen auf Erfolgskurs

Die vier Verkaufsstellen der Appenzeller Bahnen konnten den Umsatz stark steigern. Eine attraktive GA-Aktion, sympathische Monatsschwerpunkte und die konsequente Schulung der Mitarbeitenden haben einen positiven Einfluss auf die

Performance am Schalter. Zwischen August und Oktober wurden die Mitarbeitenden von sogenannten Mystery Testern geprüft – telefonisch, per Mail und am Schalter. So bewerteten «unerkannte Kunden» Erscheinungsbild, Freundlichkeit und Kompetenz der AB-Mitarbeitenden. Gegenüber den Vorjahren konnte man sich deutlich verbessern. Von allen RAILplus-Bahnen, welche beim Mystery-Testing mitmachten, befinden sich die AB auf dem 4. Rang.

Geklickt: Freizeitideen im OSTWIND-Gebiet

Die AB haben im Auftrag des Tarifverbundes OSTWIND die neue Online-Freizeitplattform www.ostwind.ch/freizeit umgesetzt. Die rund 600 Ausflugsziele haben alle etwas gemeinsam – sie sind mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bestens erreichbar. So kann eine Familie spontan einen Ausflug an einem verregneten Sonntag suchen oder ein Vereinspräsident Inspiration für die nächste Gruppenreise sammeln. Die Vorarbeiten für den Start der Homepage waren sehr intensiv. Die Umsetzung ist gelungen und die Besucherzahlen der Homepage sind gut, sollen mit verschiedenen Begleitmassnahmen aber noch gesteigert werden.

Geändert: Neugestaltung des Intranets

Ende Jahr wurde das neue Intranet eingeführt. Das Intranet ist ein wichtiger Bestandteil der internen Kommunikation und ist informativ, übersichtlich und ansprechend gestaltet. Es kann auch über mobile Geräte abgerufen werden. Neu ist beispielsweise ein internes Telefonbuch integriert. Die Mitarbeitenden nutzen das neue Intranet bereits intensiv, dies auch dank einer stetigen Pflege der Inhalte.

Sabrina Huber, Leiterin Marketing/Verkauf

Unsere Partner

Frauenfeld-Wil-Bahn

Vor einem Jahr wurde der Vertrag zwischen der FWB und der AB verlängert. Die erfolgreiche Zusammenarbeit wird weitergeführt. Nach der vollständigen Einführung der neuen Fahrzeuge auf der FWB kann nach einem Betriebsjahr ein positives Fazit gezogen werden. Die Fahrzeuge sind sehr zuverlässig und werden von den Kundinnen und Kunden bezüglich des Komforts sehr geschätzt. Die drei grossen Türen lassen einen raschen Fahrgastwechsel zu, was bei den sehr engen Fahrplänen bei der FWB entscheidend ist. Zwischen Wil und Wängi wurde im Sommer ein Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten eingeführt. Neben dem Rollmaterial wurde auch viel in die Erneuerung der Infrastruktur investiert.

Die Zugsicherung ZSI 127 wurde im Rahmen der Einführung des Viertelstundentaktes notwendig. Die Zugsicherung überwacht die Geschwindigkeit der Fahrzeuge an kritischen Standorten, wie bei Signalen oder Langsamfahrstellen und löst einen automatischen Halt aus, falls eine Abweichung vom Erlaubten festgestellt wird. Damit wird die Sicherheit deutlich erhöht. Sicherer wurde die FWB auch bezüglich der Bahnübergänge. Es konnten insgesamt 15 Bahnübergänge saniert werden. Die Anstrengungen zeigen Wirkung. Im vergangenen Jahr waren deutlich weniger Kollisionen an Bahnübergängen zu verzeichnen. Wir hoffen, dass dieser Trend nach unten weiter anhält.

Mercato Shop AG

Das Geschäft von Mercato ist ganz allgemein schwieriger geworden. Seit Gründung der Gesellschaft ist das «Alleinstellungsmerkmal» der besonders langen Öffnungszeiten verschiedentlich kopiert worden. Damit ist die Nachfrage nach dem relativ breiten Sortiment, welches insbesondere auch an Randzeiten angeboten wird, gesunken. Bei gleichbleibenden Kosten führen daher schon geringe Umsatzrückgänge zu negativen Ergebnissen, sodass 2014 mit einem Verlust abgeschlossen wird.

Die beiden grössten Shops in Herisau und Appenzell waren auch in diesem Jahr die wichtigen Stützen des Gesamtumsatzes. Dass dieser gegenüber dem Vorjahr dennoch leicht gesunken ist, hängt weitgehend mit den verregneten Ferienzeiten zusammen. Die schönen Herbsttage 2014 konnten den schwachen Sommer nicht mehr kompensieren.

Mit flexibler und rascher Anpassung des Sortiments versucht die Mercato Shop AG auf diese Herausforderungen zu reagieren. Zudem werden aktuell neue Standorte geplant: In Walzenhausen soll 2015 im Bahnhof ein neuer Shop realisiert werden. Zudem steht die Erneuerung bestehender Verkaufsstellen in Planung. Ohne das grosse Engagement der Mitarbeitenden wäre das Geschäftsergebnis der Mercato 2014 nicht möglich gewesen. Ihnen gebührt an dieser Stelle ein herzlicher Dank.



Appenzellerland Tourismus AG

Im Rahmen der neuen Strategie der Appenzellerland Tourismus AG (ATAG) durften die AB ein neues Mandat übernehmen. Der sogenannte aktive Verkauf wurde der AB in Auftrag gegeben. Ziel ist es, das Appenzellerland als Standort für Seminare und Workshops an Businesskunden zu verkaufen. Die Appenzeller Bahnen profitieren dabei von Transportaufträgen und sind mit eigenen Angeboten im Katalog der Verkäuferin vertreten. In Heiden ist die ATAG in der Verkaufsstelle der AB eingemietet. Auch dort besteht eine enge Zusammenarbeit.

PostAuto

Bereits seit einem guten Jahrzehnt sorgen die Appenzeller Bahnen in Heiden für den Unterhalt der dort stationierten Postautos. Für die Appenzeller Bahnen ermöglicht dies eine optimale Nutzung der Bahn- und Buswerkstatt in Heiden, welche alleine für die Instandhaltung des eigenen Rollmaterials der Linie Rorschach Hafen – Heiden zu wenig ausgelastet werden könnte.

RAILplus

Im Auftrag von RAILplus stellen die AB den Aus- und Weiterbildungskordinator für alle RAILplus-Bahnen zur

Verfügung. Reto Kast, Mitarbeiter der AB, wird im Rahmen einer Teilanstellung die Aus- und Weiterbildung in den Arbeitsgruppen von RAILplus gezielt fördern. Als Lokführer und Erwachsenenbildner verfügt er über die Erfahrung und das Know-how, um die Weiterbildung innerhalb von RAILplus weiterzuentwickeln.

Regiobus

Die AB haben ihren Aktienanteil von 40% an der Regiobus per Ende Jahr an die beiden Aktionäre, die Gemeinden Herisau und Gossau, verkauft. Die Abwicklung der Transaktion erfolgt in der Jahresrechnung 2015. Der Wunsch der AB, die Regiobus vollständig zu übernehmen, konnte nicht umgesetzt werden. Beide Vertreter der AB haben sich als Konsequenz des Verkaufes aus dem Verwaltungsrat der Regiobus zurückgezogen. Zuletzt hatten Dr. Dieter Wepf und Juan F. Gut die Interessen der AB vertreten.

Die Zusammenarbeit mit Regiobus bleibt trotz des Aktienverkaufes weiterhin bestehen. So greifen die AB bei Störungen im Bahnverkehr gerne auf die flexiblen Dienste der Regiobus zurück. Auch am Standort Herisau besteht mit dem Busdepot auf dem Grundeigentum der AB eine gemeinsame Abhängigkeit.



Kodex der Appenzeller Bahnen

Corporate Governance

Die Appenzeller Bahnen orientieren sich an den Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen. Neben Kundinnen und Kunden sind es die Eigentümer wie Bund und Kantone, Gemeinden und Bezirke, Mitarbeitende, Geschäftspartner und die Öffentlichkeit. Der Verwaltungsrat nimmt dabei seine ihm übertragene Verantwortung wahr und führt einen offenen Dialog. 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 Franken und ist eingeteilt in 15'600'000 Aktien von je 1 Franken Nennwert. Sämtliche Aktien lauten auf den Namen und sind vollständig liberiert. Gegenüber der Gesellschaft gilt nur als Aktionär oder Aktionärin, 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%) und Private (5%). Im eigenen Bestand befindet sich 1%; noch nicht umgetauscht sind 11% des Aktienkapitals.

Revisionsstelle

Die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen, hat die Jahresrechnung und die konsolidierte Jahresrechnung 2014 geprüft. Zusätzlich hat das Bundesamt für Verkehr die Prüfung nach Art. 70 des EBG vorgenommen.

Generalversammlung

Am 20. Juni 2014 trafen sich im Oberstufenzentrum in Gais 295 Aktionärinnen und Aktionäre zur 141. ordentlichen Generalversammlung der AB. Sie vertraten 12'361'151 Aktienstimmen bzw. ein Aktienkapital von 12'361'151 Franken. In seiner Begrüssung betonte Gemeinderat Urs Bosshard die Bedeutung der AB für die Gemeinde Gais. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnung 2013 nach Kenntnisnahme des Berichts der Revisionsstelle, entlastete die Mitglieder des Verwaltungsrates und wählte die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen, für ein weiteres Jahr.

Im Verwaltungsrat gab es einen Wechsel im Präsidium. Dr. Jörg Schoch trat nach fünf Jahren als Präsident der AB zurück. Er hat sich während dieser Zeit stark für die Durchmesserlinie (DML) eingesetzt. Dr. Anita Dörler wurde an seiner Stelle von der Generalversammlung zur neuen Präsidentin gewählt. Weiter wurde Andreas Gantenbein, Gemeindepräsident von Waldstatt, als Vertreter der Gemeinden und Bezirke gewählt.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat sich 2014 in mehreren Sitzungen mit der Durchmesserlinie befasst. So wurden die Vorarbeiten am Hauptlos für den Baustart der DML bereits vergeben. Die Ausschreibungskriterien für den DML-Tunnel wurden verabschiedet und die Vergabe der Umbauarbeiten im Kreisel Spisertor getätigt. Die Gebietsentwicklung Herisau ist für die AB von grossem Interesse. Mit der Neugestaltung des Bushofes in Herisau werden neue Gestaltungsmöglichkeiten auch für die AB möglich. Für die AB als Grundeigentümerin sind verschiedene Optionen der Arealentwicklung denkbar.

Die Bezüge des Verwaltungsrates 2014 waren:

Jahresentschädigung	CHF
Präsident/in:	25'000
Vizepräsident/in:	5'000
Mitglied:	2'500
Sitzungsgeld:	300 pro Halbtage 600 pro Tag

Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen



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



Fredy Brunner, Vizepräsident
1948, St. Gallen,
im Verwaltungsrat seit 2009,
dipl. Arch. ETH-Z,
bis 31.3.2015 Stadtrat St. Gallen,
Direktor Technische Betriebe,
VR Südostbahn AG



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



Andreas Gantenbein
1965, Waldstatt,
im Verwaltungsrat seit 2014,
Meisterlandwirt, Treuhänder SVBB,
Gemeindepräsident Waldstatt



Juan F. Gut
1948, Tägerwilen
im Verwaltungsrat seit 2009,
lic. rer. publ. HSG,
selbständig, Mandate in
VR und Stiftungen



Thomas Rechsteiner
1971, Appenzell,
im Verwaltungsrat seit 2011,
eidg. dipl. Finanzplaner,
Regierungsrat AI,
Säckelmeister

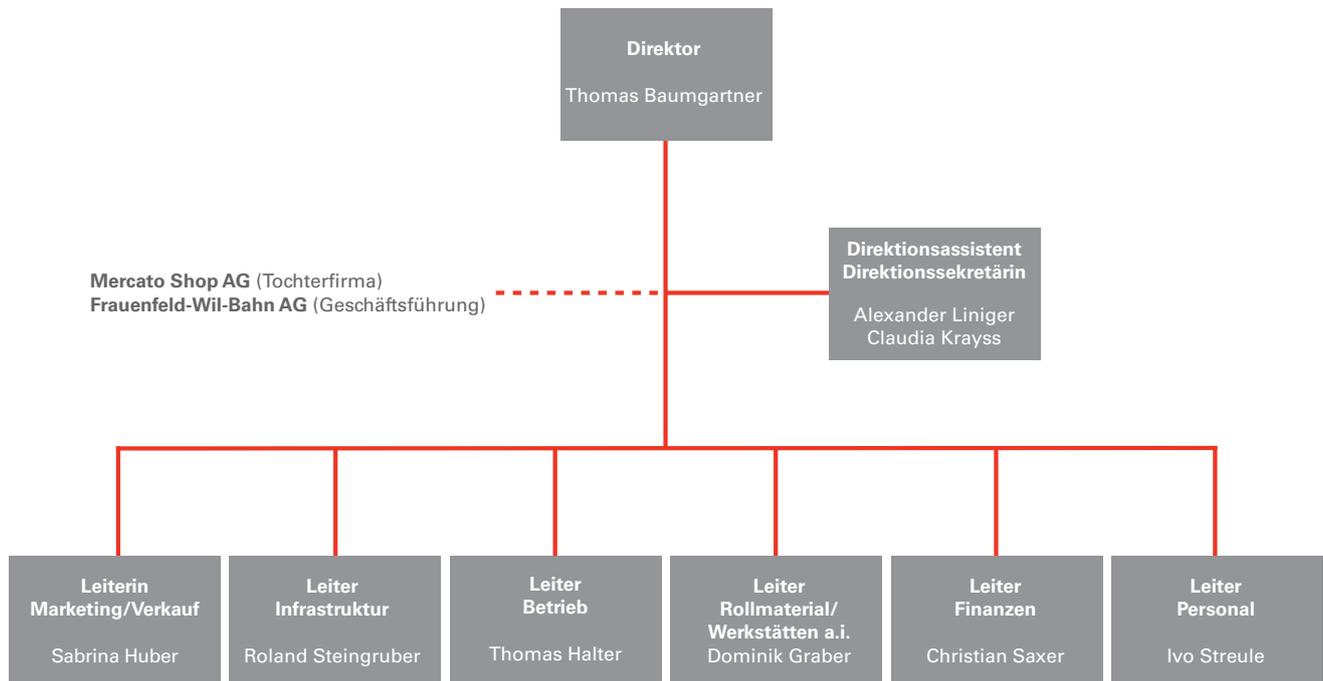


Dieter Wepf
1953, Oberuzwil,
im Verwaltungsrat seit 2009,
Dr. Ing. ETH, Verwaltungsrat
Gruner+Wepf Ingenieure AG



Clemens Wick
1956, Walzenhausen,
im Verwaltungsrat seit 2006,
Geschäftsführer
Cargo Service Center AG

Direktion und Geschäftsleitung



Seit dem 1. Oktober 2014 ist Thomas Halter Leiter Betrieb.

Heinz Blatti hat die AB per 31.10.2014 verlassen. An seiner Stelle wurde Dominik Graber per 1.11.2014 als Leiter Rollmaterial/Werkstätten a.i. gewählt.



Die Geschäftsleitung der Appenzeller Bahnen (v.l.n.r. Ivo Streule, Roland Steingruber, Thomas Baumgartner, Thomas Halter, Sabrina Huber, Dominik Graber, Christian Saxer)

Dank

Im vergangenen Jahr haben wiederum mehr als 5 Millionen Fahrgäste die Dienstleistungen der Appenzeller Bahnen genutzt. Dieses Vertrauen ist eine grosse Bestätigung für den täglichen Einsatz aller unserer Mitarbeitenden. Wir bedanken uns für diese Treue.

Als verbindendes Element in der Region erfahren wir eine grosse Unterstützung durch die beteiligten Kantone, Gemeinden und Bezirke. Auch dafür gebührt allen unser Dank. Als wichtigster Aktionär ist die Zusammenarbeit mit dem Bund von grosser Bedeutung. Ohne die Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden wäre das heutige Angebot nicht aufrecht zu erhalten. Diese gute und zukunftsgerichtete Zusammenarbeit bringt die AB weiter.

Im vergangenen Jahr haben alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontinuierlich gute Leistungen erbracht. Dank ihrem Engagement und ihrer Kompetenz ist ein zuverlässiger Betrieb erst 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 inklusive Jahresrechnung und Bilanz, der konsolidierten Jahresrechnung und Bilanz sowie des Berichts der Revisionsstelle beantragt der Verwaltungsrat,

1. den Geschäftsbericht 2014 zu genehmigen,
2. die Jahresrechnung 2014 zu genehmigen,
3. die konsolidierte Jahresrechnung 2014 zu genehmigen,
4. den Gewinn von CHF 236'733 wie folgt zu verwenden: CHF 361'100 der Reserve gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)

zuzuweisen, CHF 481'864 der Reserve gemäss Art. 67 Eisenbahngesetz EBG zu entnehmen, CHF 11'837 der Reserve gemäss Art. 671 des Obligationenrechts (OR) zuzuweisen und CHF 345'660 den freien Reserven zuzuweisen.

5. den Verwaltungsorganen für die Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

Herisau, 7. Mai 2015

Die Präsidentin des
Verwaltungsrates

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Dörler'.

Dr. Anita Dörler

Der Direktor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'T. Baumgartner'.

Thomas Baumgartner

Jahresrechnung 2014

Am 1. Januar 2013 trat das neue Rechnungslegungsrecht in Kraft. Es wurde durch die Bundesversammlung am 23. Dezember 2011 verabschiedet und als 32. Titel des Obligationenrechts eingefügt. Neu ist die Mindestgliederung von Bilanz und Erfolgsrechnung vorgeschrieben. Wesentliche Änderung ist die Aufteilung des bisherigen Sachaufwands auf die beiden Bereiche «Material und Dienstleistungen» sowie «übriger Betriebsaufwand». Grob skizziert enthält der Material- und Dienstleistungsaufwand sämtlichen Sachaufwand, der direkt in den Erstellungsprozess fliesst (z.B. den Unterhalt der Schienenfahrzeuge und den Traktionsstrom), der übrige Betriebsaufwand dagegen «Supportpositionen» (z.B. den Unterhalt der Werkstattgebäude und den Stromverbrauch der Verwaltung). Die Zahlen des Jahres 2013 wurden entsprechend umgegliedert.

Verkehrserträge hinken der Nachfrage nach

Es zeigt sich, dass die prognostizierten Mehrerträge mit dem Ausbau der S-Bahn St.Gallen zumindest im Jahr 2014 im Tarifverbund OSTWIND noch nicht erreicht wurden. Der zum Voraus vereinbarte Schlüssel führt dazu, dass die Appenzeller Bahnen trotz leicht steigender Nachfrage «solidarisch» an den fehlenden Verkehrserträgen partizipierten. Noch stärker ins Gewicht fallen die tieferen Fahrausweiserträge aus dem nationalen Verkehr. Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf

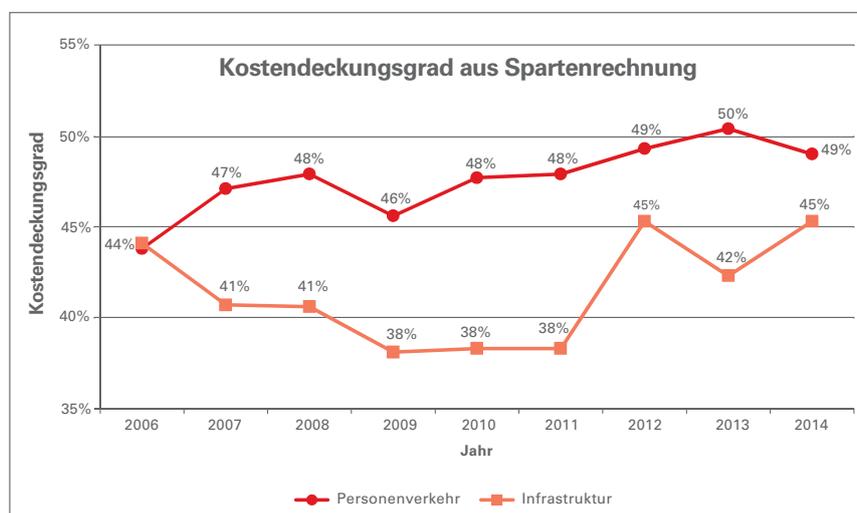
einen kleineren Anteil der Appenzeller Bahnen aus dem Schlüssel der Generalabonnemente sowie die Tarifmassnahmen im Dezember 2012, welche sich im Jahr 2013 kaum in Mehrertrag niedergeschlagen hatten.

Marktbezug des Traktionsstroms fängt Mehrkosten beim Unterhalt auf

Mit dem neuen Reinigungskonzept fielen die nun mit eigenem Personal erbrachten Reinigungsleistungen bei den Drittbezügen erstmals während eines ganzen Jahres weg. Dagegen waren im Material- und Dienstleistungsaufwand erhebliche Mehrkosten im Unterhalt zu verzeichnen, so im Bereich der festen Anlagen als Folge des Unwetters im Sommer 2014 und beim Rollmaterial wegen einiger grösserer Motor- und Kollisionsschäden. Letztere konnten zum Teil über im Nebenvertrag verbuchte Versicherungs- und Schadenersatzzahlungen aufgefangen werden. Umgekehrt konnte dank der Ausschreibung des Traktionsstroms im Energiebezug eine massgebliche Kostenreduktion erreicht werden.

Entwicklung der Kostendeckung

Nachdem der Kostendeckungsgrad seit der Fusion der vier appenzellischen Bahnen im Jahr 2006 in der Sparte Personenverkehr von 44% bis auf 50% im Jahr 2013 gestiegen ist, musste im Berichtsjahr als Folge der zurückgegangenen Reiseverkehrserträge ein Rückgang auf 49% hingenommen werden.



Dagegen gelang es, in der Sparte Infrastruktur wieder auf einen Kostendeckungsgrad von 45% zu gelangen, welcher seit der Fusion erstmals im Jahr 2012 erreicht werden konnte.

Dritter Zug geht an die Rittnerbahn, Regiobus AG an die Gemeinden

Der Verkauf eines weiteren alten Pendelzugs der ehemaligen Trogenerbahn an die Rittnerbahn in Südtirol trägt zur Erzielung eines Unternehmensgewinns von TCHF 237 bei.

Der Verkauf der Aktien der Regiobus AG an die beiden Gemeinden Gossau und Herisau wurde erst im Januar 2015 vollzogen und wird entsprechend im ausserordentlichen Ertrag des Rechnungsjahres 2015 zu finden sein.

Geldflussrechnung und Lagebericht

Entsprechend den neuen gesetzlichen Bestimmungen zur Rechnungslegung veröffentlichen

die Appenzeller Bahnen im Geschäftsbericht 2014 erstmals eine Geldflussrechnung und den Lagebericht, dessen Inhalt im Obligationenrecht umschrieben ist.

Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

Aufgrund von Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vom 20. März 2009 und von Artikel 6 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (RKV) vom 18. Januar 2011 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 10. April 2015 genehmigt. Es handelt sich um eine subventionsrechtliche Prüfung, in Ergänzung zu derjenigen der Revisionsstelle.

Christian Saxer, Leiter Finanzen



Erfolgsrechnung

Appenzeller Bahnen AG

	2014 CHF	2013 CHF
Betriebsertrag		
Total	43'692'595	43'436'485
Verkehrsertrag	11'910'275	12'325'153
Reiseverkehrsertrag	11'771'870	12'193'707
Extrafahrten	138'405	131'446
Abgeltungen	24'397'545	23'822'392
Abgeltungen Personenverkehr	14'667'545	14'202'392
Abgeltung Infrastruktur	9'730'000	9'620'000
Nebenertrag	7'384'775	7'288'940
Betriebs-, Unterhalts- und Dienstleistungen	4'409'396	4'411'634
Mietertrag	1'334'070	1'368'827
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	1'061'310	962'562
Übrige Nebenerträge	579'999	545'917
Betriebsaufwand		
Total	43'685'273	43'703'933
Material- und Dienstleistungsaufwand	4'838'099	4'907'035
Betriebsleistungen	330'968	474'592
Unterhaltsleistungen	3'181'508	2'971'083
Traktionsenergie	1'317'688	1'459'653
Miete von Fahrzeugen	7'935	1'707
Personalaufwand	20'226'038	20'296'804
Löhne	16'911'418	16'406'224
Sozialversicherungen	2'180'748	2'045'066
Übriger Personalaufwand	1'133'872	1'845'514
Übriger Betriebsaufwand	5'533'965	5'679'859
Verwaltung	1'369'042	1'315'454
Informatik und Kommunikation	426'575	446'699
Marketing	452'481	449'585
Versicherungen und Schadenersatz	527'523	524'710
Miete	199'977	202'673
Betriebs- und Dienstleistungen	1'640'325	1'635'449
Unterhaltsleistungen	467'399	605'788
Energie und Entsorgung	450'643	499'501
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	2'960'353	3'064'241
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen ohne Sparte Infrastruktur	488'757	353'748
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen Sparte Infrastruktur	2'471'596	2'710'493
Abschreibungen	10'126'818	9'755'994
Abschreibungen ohne Sparte Infrastruktur	5'298'693	5'155'100
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	4'828'125	4'600'894
Betriebserfolg	7'322	-267'448

	2014	2013
	CHF	CHF
Finanzerfolg		
Finanzertrag	204'145	143'579
Finanzaufwand	-17'338	-5'218
Finanzerfolg	186'807	138'361
Betriebsfremder Erfolg		
Ertrag betriebsfremde Liegenschaften	53'546	68'370
Aufwand betriebsfremde Liegenschaften	-64'730	-53'209
Erfolg betriebsfremde Liegenschaften	-11'184	15'161
Ausserordentlicher Erfolg		
Ausserordentlicher Ertrag	110'000	650'769
Auflösung Wertberichtigung auf Wertschriften	-	650'769
Verkauf Rollmaterial	110'000	-
Ausserordentlicher Aufwand	-42'212	-526'866
Aufwand Unwetterschäden 2013	-	-526'866
Aufwand für Verkauf Rollmaterial	-42'212	-
Ausserordentlicher Erfolg	67'788	123'903
Unternehmenserfolg vor Steuern	250'733	9'977
Steuern	-14'000	-7'000
Unternehmenserfolg nach Steuern	236'733	2'977
Verwendung	236'733	2'977
Zuweisung an die Reserven gem. Art. 36 PBG	361'100	1'021'735
Entnahme aus den Reserven gem. Art. 67 EBG	-481'864	-783'588
Zuweisung an die Reserven gem. Art. 671 OR	11'837	149
Entnahme aus den sonstigen Reserven	-	-287'197
Zuweisung an die freien Reserven	345'660	51'878

Bilanz Appenzeller Bahnen AG

	31.12.2014	31.12.2013
	CHF	CHF
Aktiven		
Total	195'409'833	185'607'106
Umlaufvermögen	48'987'384	39'976'437
Flüssige Mittel und Wertschriften	45'086'573	36'784'779
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2'396'685	2'629'671
gegenüber Dritten	2'261'698	2'490'931
gegenüber Konzerngesellschaften	134'987	138'740
Übrige kurzfristige Forderungen	1'007'136	72'057
gegenüber Dritten	1'007'136	72'057
Vorräte und nicht fakturierte Leistungen	171'223	48'577
Aktive Rechnungsabgrenzungen	325'767	441'353
gegenüber Dritten	182'589	303'165
gegenüber Konzerngesellschaften	108'178	138'188
gegenüber Aktionären	35'000	–
Anlagevermögen	146'422'449	145'630'669
Beteiligungen	325'632	325'632
<i>Sachanlagen ohne Sparte Infrastruktur</i>		
Buchwert Anlagen	64'448'715	67'698'208
Anschaffungswert	163'259'306	164'079'023
Kummulierte Abschreibungen	–98'810'591	–96'380'815
Unvollendete Objekte	597'466	1'004'027
<i>Sachanlagen Sparte Infrastruktur</i>		
Buchwerte Anlagen	74'232'834	70'834'985
Anschaffungswert	165'519'360	156'561'181
Kummulierte Abschreibungen	–91'286'526	–85'726'196
Unvollendete Objekte	6'817'802	5'767'817



	31.12.2014	31.12.2013
	CHF	CHF
Passiven		
Total	195'409'833	185'607'106
Kurzfristiges Fremdkapital	21'327'831	16'980'306
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3'643'794	3'796'368
gegenüber Dritten	3'545'249	3'692'550
gegenüber Konzerngesellschaften	87'008	103'818
gegenüber Aktionären	11'537	–
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	12'605'589	8'111'780
gegenüber Dritten	10'757'116	5'960'785
gegenüber Aktionären	1'848'473	2'150'995
Passive Rechnungsabgrenzung	5'038'887	5'045'403
gegenüber Dritten	5'038'887	5'045'403
Kurzfristige Rückstellungen	39'561	26'755
Langfristiges Fremdkapital	146'610'981	141'392'512
Unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	34'624'409	37'320'641
gegenüber Dritten	12'176'652	13'024'411
gegenüber Aktionären	22'447'757	24'296'230
Unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	109'977'089	102'096'139
gegenüber Dritten	31'977'605	29'296'750
gegenüber Aktionären	77'999'484	72'799'389
Übrige unverzinsliche Darlehen	14'500	16'000
Langfristige Rückstellungen	1'994'983	1'959'732
Eigenkapital	27'471'021	27'234'288
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Gesetzliche Gewinnreserven	7'150'709	6'912'413
Reserven gemäss Art. 671 OR	229'560	229'411
Reserven gemäss Art. 36 PBG	6'921'149	5'899'414
Reserven gemäss Art. 67 EBG	–	783'588
Freie Gewinnreserven	4'483'580	4'718'899
Eigene Aktien	–1	–1
Unternehmenserfolg	236'733	2'977

Geldflussrechnung Appenzeller Bahnen AG

	2014 CHF	2013 CHF
Veränderung Flüssige Mittel		
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	16'325'117	10'636'603
Unternehmenserfolg	236'733	2'977
Abschreibungen	10'147'618	9'776'794
Nicht aktivierbare Investitionskosten	2'960'354	3'064'241
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	-1'061'310	-962'562
Erlass Darlehen	-1'500	-1'500
Erhöhung Rückstellungen	48'056	47'570
Auflösung Rückstellungen	-	-1'834'884
Veränderung Verbindlichkeiten (inkl. Rechnungsabgrenzung)	4'729'318	637'730
Veränderung Forderungen (inkl. Rechnungsabgrenzung)	-611'506	-290'004
Veränderung Vorräte und nicht fakturierte Leistungen	-122'646	196'241
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-16'127'463	-13'381'956
Investitionen in Sachanlagen	-16'152'463	-13'559'466
Desinvestitionen von Sachanlagen	-	177'360
Desinvestitionen von Beteiligungen	-	150
Desinvestitionen in Finanzanlagen	25'000	-
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	8'104'140	6'779'168
Erhöhung der Darlehen der öffentlichen Hand	7'880'950	9'870'000
Rückzahlung von Darlehen der öffentlichen Hand	-3'090'832	-3'090'832
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand	3'314'022	-
Veränderung flüssige Mittel	8'301'794	4'033'815
Nachweis		
Flüssige Mittel per 1. Januar	36'784'779	32'750'964
Flüssige Mittel per 31. Dezember	45'086'573	36'784'779
Veränderung flüssige Mittel	8'301'794	4'033'815

Anhang Appenzeller Bahnen AG

In der Jahresrechnung angewandte Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften der schweizerischen Gesetzgebung, insbesondere den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts und den eisenbahngesetzlichen Spezialbestimmungen erstellt.

In der Jahresrechnung 2014 kommt erstmals das neue Rechnungslegungsrecht vom 23. Dezember 2011 zur Anwendung. Die Vorjahreswerte wurden auf Grund der neuen Bestimmungen umgegliedert.

Die Bewertung der wesentlichen Bilanzpositionen ist nachstehend erläutert:

Die flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert, mit Ausnahme der Wertschriften, die zum Marktwert aufgenommen sind. Die Forderungen sind ebenfalls zum Nominalwert bilanziert, wobei der Bestand der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Abhängigkeit der Fälligkeit pauschal um 2% bis 100% wertberichtigt wurde.

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen richten sich dabei nach den vorgegebenen Bandbreiten der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen.

Die kurzfristigen Verpflichtungen und die passiven Rechnungsabgrenzungen sind zum Nominalwert bilanziert.

Bei den unverzinslichen Darlehen handelt es sich um Investitionsbeiträge von Bund und Kantonen. Sie sind rückzahlbar, soweit sie Anlagen der Sparte Verkehr betreffen. Beiträge für Anlagen der Sparte Infrastruktur werden bedingt rückzahlbar ausgerichtet. Beide sind in der Bilanz zum Nominalwert aufgenommen.

Die langfristigen Rückstellungen enthalten zum wesentlichen Teil bereits erhaltene Mittel, welche für den künftigen Unterhalt von Fahrzeugen und Sicherungsanlagen zweckgebunden sind. Sie sind zum ursprünglichen Wert abzüglich den bereits für Unterhaltsleistungen genutzten Anteilen bilanziert.

	CHF	CHF
	2014	2013
Auflösung stiller Reserven		
Nettoauflösung stiller Reserven	CHF 0.1 Mio.	CHF 0.5 Mio.
Unternehmung		
Appenzeller Bahnen AG, St.Gallerstrasse 53, 9101 Herisau		
Vollzeitstellen		
Die Anzahl Vollzeitstellen liegt im Jahresdurchschnitt bei 188 Mitarbeitenden.		
Wesentliche Beteiligungen	31.12.2014	31.12.2013
Mercato Shop AG, Teufen		
Zweck: Unterstützung der Appenzeller Bahnen in Handels-/Tourismusaktivitäten		
Aktienkapital	200'000	200'000
Beteiligungsquote und Stimmenanteil	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 und Stimmenanteil	40.0%	40.0%
Buchwert	195'832	195'832
Genossenschaft Tarifverbund OSTWIND		
Anteil (Nominalwert)	2'000	2'000
Es besteht keine persönliche Haftung und Nachschusspflicht.		

	2014	2013
Eigene Aktien		
Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	115'700	115'490
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	111'640	115'700
Buchwert am 31. Dezember	p.m.	p.m.
Transaktionen mit eigenen Aktien	2014	2013
Erwerb eigener Aktien (Nennwert), als Geschenk	–	1'730
Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	1'350	900
Verkauf eigener Aktien (Nennwert)	2'710	620
Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie	–	–
Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.52	2.52
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	31.12.2014	31.12.2013
Verbindlichkeiten	–	204'374
Beteiligungsrechte von Leitungsorganen und Mitarbeitenden		
Verschenkung eigener Aktien an Leitungsorgane (Nennwert)	100	100
Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	1'250	800
Der Steuerwert entspricht dem Nennwert.		

Ausserordentlicher Erfolg

Im Berichtsjahr wurden ein Trieb- und ein Steuerwagen der ehemaligen Trogenerbahn verkauft. Im ausserordentlichen Ertrag wurde der Verkaufsgewinn verbucht.

Im Vorjahr wurden die Wertschriften vom Anschaffungswert auf den Börsenkurs aufgewertet. Zudem fielen nicht versicherte Aufwendungen für Unwetterschäden an.

Wesentliches Ereignis nach dem Bilanzstichtag

Die Beteiligung an der Regiobus AG wurde anfangs des Jahres 2015 veräussert. Es ist keine erfolgswirksame Abschreibung der Beteiligung erforderlich.

	31.12.2014	31.12.2013
Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen für konzessioniertes Angebot		
Sachversicherung	343'025'000	314'800'000
Haftpflicht Personenverkehr Bahn	100'000'000	100'000'000
Haftpflicht Personenverkehr Bus	100'000'000	100'000'000
Haftpflicht Infrastruktur	100'000'000	100'000'000
Investitionsrechnung Sparte Infrastruktur	2014	2013
Unvollendete Objekte am 1. Januar	5'767'817	5'419'550
Investitionsaufwendungen	15'150'053	13'623'027
Übertrag in Sparte Verkehr	–88'476	–
Übernahme in Anlagenrechnung	–11'460'030	–10'006'848
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	–2'471'596	–2'710'493
verrechnet mit Rückstellung Durchmesserlinie	–	–547'297
finanziert durch Dritte	–21'814	–10'122
Noch nicht aktivierte Beiträge Dritter	–58'152	–
Unvollendete Objekte am 31. Dezember	6'817'802	5'767'817
Anlagen am 1. Januar	156'561'181	150'212'198
Übernahme aus Investitionsrechnung	11'460'030	10'006'848
Ersatz von abgeschrieben Anlagen (Anlagenabgang)	–2'501'851	–3'480'505
Verkauf von Liegenschaften	–	–177'360
Anlagen am 31. Dezember	165'519'360	156'561'181
Honorar der Revisionsstelle	2014	2013
Honorar für die Revisionstätigkeit	37'000	37'000
Honorar für andere Dienstleistungen	–	12'000

Eigenkapitalnachweis

Position	Aktien- kapital	Reserven Art. 671 OR	Reserven Art. 36 PBG	Reserven Art. 67 EBG	Freie Gewinn- reserven	Ergebnis	Eigene Aktien	Total
Stand per 31.12.2012	15'600'000	221'536	6'414'725	536'367	4'301'181	157'503	-1	27'231'311
Gewinnverwendung								
Entnahme aus Reserven gem. Art. 36 PBG	-	-	-515'311	-	-	515'311	-	-
Zuweisung an Reserven Art. 67 EBG	-	-	-	247'221	-	-247'221	-	-
Zuweisung an Reserven gem. Art. 671 OR	-	7'875	-	-	-	-7'875	-	-
Zuweisung an sonstige und freie Reserven	-	-	-	-	417'718	-417'718	-	-
Laufende Rechnung								
Jahresgewinn	-	-	-	-	-	2'977	-	2'977
Stand per 31.12.2013	15'600'000	229'411	5'899'414	783'588	4'718'899	2'977	-1	27'234'288
Gewinnverwendung								
Zuweisung an Reserven gem. Art. 36 PBG	-	-	1'021'735	-	-	-1'021'735	-	-
Entnahme aus Reserven Art. 67 EBG	-	-	-	-783'588	-	783'588	-	-
Zuweisung an Reserven gem. Art. 671 OR	-	149	-	-	-	-149	-	-
Entnahme aus sonstigen Reserven	-	-	-	-	-287'197	287'197	-	-
Zuweisung an freie Reserven	-	-	-	-	51'878	-51'878	-	-
Laufende Rechnung								
Jahresgewinn	-	-	-	-	-	236'733	-	236'733
Stand per 31.12.2014	15'600'000	229'560	6'921'149	-	4'483'580	236'733	-1	27'471'021

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung



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, 10. April 2015

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Appenzeller Bahnen AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

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 vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

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

Ernst & Young AG

Andreas Bodenmann
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Enk Zeller
Zugelassener Revisionsexperte



Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe

	2014 CHF	2013 CHF
Betriebsertrag	50'544'115	50'533'914
Betriebsaufwand	50'572'874	50'768'585
Material- und Dienstleistungsaufwand	9'998'862	10'392'736
Personalaufwand	21'687'364	21'567'081
Übriger Betriebsaufwand	5'731'093	5'916'641
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	13'155'555	12'892'127
Betriebserfolg	-28'759	-234'671
Finanzerfolg	168'470	120'034
Finanzertrag	188'668	127'766
Finanzaufwand	-20'198	-7'732
Ausserordentlicher Erfolg	67'788	123'903
Ausserordentlicher Ertrag	110'000	650'769
Ausserordentlicher Aufwand	-42'212	-526'866
Steueraufwand	-15'558	-6'993
Konzernerfolg	191'941	2'273



Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2014	31.12.2013
	CHF	CHF
Aktiven		
Total	197'225'026	187'366'995
Umlaufvermögen	50'695'223	41'599'803
Flüssige Mittel und Wertschriften	45'593'278	37'257'736
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2'403'050	2'660'007
gegenüber Dritten	2'395'490	2'654'103
gegenüber Konzerngesellschaften	7'560	5'904
Übrige kurzfristige Forderungen	1'017'118	72'149
gegenüber Dritten	1'017'118	72'149
Vorräte und nicht fakturierte Leistungen	1'266'212	1'118'808
Aktive Rechnungsabgrenzung	415'565	491'103
gegenüber Dritten	286'596	380'226
gegenüber Konzerngesellschaften	93'969	110'877
gegenüber Aktionären	35'000	–
Anlagevermögen	146'529'803	145'767'192
Beteiligungen	275'632	275'632
Sachanlagen	138'838'903	138'719'715
Anschaffungswert	328'936'020	320'826'726
Kummulierte Abschreibungen	–190'097'117	–182'107'011
Unvollendete Objekte	7'415'268	6'771'845
Passiven		
Total	197'225'026	187'366'995
Kurzfristiges Fremdkapital	21'960'114	17'513'393
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4'275'998	4'284'843
gegenüber Dritten	4'177'453	4'181'025
gegenüber Konzerngesellschaften	87'008	103'818
gegenüber Aktionären	11'537	–
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	12'605'668	8'136'592
gegenüber Dritten	10'757'195	5'985'597
gegenüber Aktionären	1'848'473	2'150'995
Passive Rechnungsabgrenzung	5'038'887	5'065'203
gegenüber Dritten	5'038'887	5'065'203
Kurzfristige Rückstellungen	39'561	26'755
Langfristiges Fremdkapital	146'610'981	141'392'512
Unverzinsliche Verbindlichkeiten	144'615'998	139'432'780
gegenüber Dritten	44'168'757	42'337'161
gegenüber Aktionären	100'447'241	97'095'619
Langfristige Rückstellungen	1'994'983	1'959'732
Eigenkapital	28'653'931	28'461'090
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Gesetzliche Gewinnreserven	7'183'709	6'945'413
Freie Gewinnreserven	5'678'282	5'913'405
Eigene Aktien	–1	–1
Unternehmenserfolg	191'941	2'273

Geldflussrechnung

Appenzeller Bahnen-Gruppe

	2014 CHF	2013 CHF
Veränderung Flüssige Mittel		
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	16'377'280	10'403'918
Unternehmenserfolg	192'842	3'173
Abschreibungen	10'195'201	9'827'886
Nicht aktivierbare Investitionskosten	2'960'354	3'064'241
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	-1'061'310	-962'562
Erläss Darlehen	-1'500	-1'500
Erhöhung Rückstellungen	48'056	47'570
Auflösung Rückstellungen	-	-1'834'884
Veränderung Verbindlichkeiten (inkl. Rechnungsabgrenzung)	4'809'698	401'343
Veränderung Forderungen (inkl. Rechnungsabgrenzung)	-618'657	-307'642
Veränderung Vorräte und nicht fakturierte Leistungen	-147'404	166'293
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-16'145'878	-13'418'685
Investitionen in Sachanlagen	-16'170'878	-13'596'195
Desinvestitionen von Sachanlagen	-	177'360
Desinvestitionen von Beteiligungen	-	150
Desinvestitionen in Finanzanlagen	25'000	-
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	8'104'140	6'779'166
Erhöhung der Darlehen der öffentlichen Hand	7'880'950	9'870'000
Rückzahlung von Darlehen der öffentlichen Hand	-3'090'832	-3'090'834
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand	3'314'022	-
Veränderung flüssige Mittel	8'335'542	3'764'399
Nachweis		
Flüssige Mittel per 1. Januar	37'257'736	33'493'337
Flüssige Mittel per 31. Dezember	45'593'278	37'257'736
Veränderung flüssige Mittel	8'335'542	3'764'399

Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe

Konsolidierungsgrundsätze

Die Konzernrechnung bezweckt die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Appenzeller Bahnen AG und ihrer Tochtergesellschaften auf der Basis von Buchwerten so darzustellen, als ob die Gruppe ein einziges Unternehmen wäre. Bei den in der Konzernrechnung aufgenommenen Tochtergesellschaften handelt es sich um Unternehmen, an denen direkt oder indirekt eine Mehrheitsbeteiligung besteht. 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 umfasst die Beteiligungen, an denen die Appenzeller Bahnen AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist.

	CHF 2014	CHF 2013
In die konsolidierte Jahresrechnung einbezogen ist:		
Mercato Shop AG, Teufen		
100.0% des nominalen Aktienkapitals	200'000	200'000

Konsolidierungsgrundlagen

Grundlage für die Konsolidierung bilden die Einzelabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften zu Buchwerten.

Konsolidierungstichtag

Alle Gruppengesellschaften schliessen ihre Bücher auf den 31. Dezember.

Kapitalkonsolidierung

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode. Danach wird das Eigenkapital der Beteiligungen mit dem Konzernanteil am neubewerteten Eigenkapital der konsolidierten Gesellschaft zum Zeitpunkt des Erwerbes aufgerechnet. Der verbleibende Unterschiedsbetrag zwischen Kaufpreis und Eigenkapital nach Neubewertung wird direkt dem Eigenkapital gutgeschrieben bzw. belastet.

Die nicht konsolidierten Beteiligungen werden zu historischen Kosten abzüglich notwendiger Wertberichtigungen bewertet.

In der Konzernrechnung angewandte Grundsätze

Die vorliegende Konzernrechnung wurde gemäss den Vorschriften der schweizerischen Gesetzgebung, insbesondere den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts und den eisenbahngesetzlichen Spezialbestimmungen erstellt.

In der Konzernrechnung 2014 kommt erstmals das neue Rechnungslegungsrecht vom 23. Dezember 2011 zur Anwendung. Die Vorjahreswerte wurden auf Grund der neuen Bestimmungen umgegliedert.

Die Bewertung der wesentlichen Bilanzpositionen ist nachstehend erläutert:

Die flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert, mit Ausnahme der Wertschriften, die zum Marktwert aufgenommen sind. Die Forderungen sind ebenfalls zum Nominalwert bilanziert, wobei der Bestand der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Abhängigkeit der Fälligkeit pauschal um 2% bis 100% wertberichtigt wurde.

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen richten sich dabei an die vorgegebenen Bandbreiten der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen.

Die kurzfristigen Verpflichtungen und die passiven Rechnungsabgrenzungen sind zum Nominalwert bilanziert.

Bei den unverzinslichen Darlehen handelt es sich um Investitionsbeiträge von Bund und Kantonen. Sie sind rückzahlbar, soweit sie Anlagen der Sparte Verkehr betreffen. Beiträge für Anlagen der Sparte Infrastruktur werden bedingt rückzahlbar ausgerichtet. Beide sind in der Bilanz zum Nominalwert aufgenommen.

Die langfristigen Rückstellungen enthalten zum wesentlichen Teil bereits erhaltene Mittel, welche für den künftigen Unterhalt von Fahrzeugen und Sicherungsanlagen zweckgebunden sind. Sie sind zum ursprünglichen Wert abzüglich den bereits für Unterhaltsleistungen genutzten Anteilen bilanziert.

Auflösung stiller Reserven	2014	2013
Nettoauflösung stiller Reserven	CHF 0.1 Mio.	CHF 0.5 Mio.
Gruppenunternehmung		
Appenzeller Bahnen AG, St.Gallerstrasse 53, 9101 Herisau		
Vollzeitstellen		
Die Anzahl Vollzeitstellen liegt im Jahresdurchschnitt bei 211 Mitarbeitenden.		
Wesentliche Beteiligungen	31.12.2014	31.12.2013
Regiobus AG, Gossau		
Zweck: Personentransporte mit öffentlichen Kurslinien, Werkautobuslinien usw.		
Aktienkapital	120'000	120'000
Beteiligungsquote und Stimmenanteil	40.0%	40.0%
Buchwert	195'832	195'832
Genossenschaft Tarifverbund OSTWIND		
Anteil (Nominalwert)	2'000	2'000
Es besteht keine persönliche Haftung und Nachschusspflicht.		
Eigene Aktien	2014	2013
Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	115'700	115'490
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	111'640	115'700
Buchwert am 31. Dezember	p.m.	p.m.
Transaktionen mit eigenen Aktien	2014	2013
Erwerb eigener Aktien (Nennwert), als Geschenk	–	1'730
Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	1'350	900
Verkauf eigener Aktien (Nennwert)	2'710	620
Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie	–	–
Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.52	2.52
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	31.12.2014	31.12.2013
Verbindlichkeiten	–	232'006
Beteiligungsrechte von Leitungsorganen und Mitarbeitenden		
Verschenkung eigener Aktien an Leitungsorgane (Nennwert)	100	100
Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	1'250	800
Der Steuerwert entspricht dem Nennwert.		
Ausserordentlicher Erfolg		
Im Berichtsjahr wurden ein Trieb- und ein Steuerwagen der ehemaligen Trogenerbahn verkauft. Im ausserordentlichen Ertrag wurde der Verkaufsgewinn verbucht. Im Vorjahr wurden die Wertschriften vom Anschaffungswert auf den Börsenkurs aufgewertet. Zudem fielen nicht versicherte Aufwendungen für Unwetterschäden an.		
Wesentliches Ereignis nach dem Bilanzstichtag		
Die Beteiligung an der Regiobus AG wurde Anfang des Jahres 2015 veräussert. Es ist keine erfolgswirksame Abschreibung der Beteiligung erforderlich.		
Honorar der Revisionsstellen	2014	2013
Honorar für die Revisionstätigkeit	43'000	43'000
Honorar für andere Dienstleistungen	6'000	13'000

Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung



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, 10. April 2015

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Appenzeller Bahnen AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung 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 Konzernrechnung, 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 Konzernrechnung 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 Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung 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 Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung 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 Konzernrechnung. 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 Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2014 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 vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Andreas Bodenmann
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Erik Zeller
Zugelassener Revisionsexperte

Jahresrechnung 2014: Lagebericht AB-Gruppe

Allgemeiner Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Mehr als 90% der Reiseverkehrserträge, welche die Appenzeller Bahnen AG zur Hauptsache aus dem Tarifverbund OSTWIND und dem nationalen Tarif (so genannter «direkter Verkehr») erhält, werden nach verschiedenen Schlüsseln verteilt. Dies hatte im Jahr 2014 zur Folge, dass die Verkehrserträge trotz leicht zunehmender Nachfrage stark zurückgegangen sind. Es betraf dies sowohl den Verteilschlüssel der Generalabonnements im direkten Verkehr als auch denjenigen des Tarifverbunds OSTWIND.

Die Entwicklungen bei der Tochtergesellschaft Mercato Shop AG sind zu beobachten. Die Umsätze im Detailhandel liegen unter den Erwartungen. Vor allem die kleineren Shops haben Mühe, die Umsätze zu halten.

Anzahl Vollzeitstellen

Die Appenzeller Bahnen-Gruppe beschäftigte im Geschäftsjahr 2014 im Jahresdurchschnitt 211 Mitarbeitende (umgerechnet auf Vollzeitstellen).

Durchführung einer Risikobeurteilung

Der kontinuierliche Risikomanagement-Prozess sieht vor, dass der Risikokatalog vom Verwaltungsrat sowie den Mitgliedern der Geschäftsleitung jeweils einmal jährlich aktualisiert wird, letztmals am 5. Dezember 2014. Die Massnahmen werden laufend aktualisiert und umgesetzt.

Bestellungs- und Auftragslage

Die eidgenössischen Konzessionen der Appenzeller Bahnen AG für die regelmässige, gewerbmässige Personenbeförderung laufen frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 aus, ausgenommen für die Linien St.Gallen – Appenzell und Altstätten Stadt – Gais. Für die Letzteren wurde die Verlängerung der am 24. Juni 2015 auslaufenden Konzession beim zuständigen Bundesamt beantragt.

Die eidgenössischen Konzessionen für den Bau und Betrieb ihrer Eisenbahninfrastrukturen laufen frühestens Ende Dezember 2023 aus.

Die Bestellungen für den regionalen Personenverkehr für das Fahrplanjahr 2015 liegen vor; die Appenzeller Bahnen AG wurden für die Jahre 2016 und 2017 – wie alle Transportunternehmen – zur Offertstellung eingeladen. Es zeichnet sich auch mit Blick auf den Fahrplan 2016 keine wesentliche Veränderung am Leistungsangebot ab.

Die Auftragslage im Detailhandel ist Schwankungen unterworfen.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Die Appenzeller Bahnen AG erwartet die Plangenehmigungsverfügung zum Bau des Kernprojekts der neuen Durchmesserlinie Appenzell – St.Gallen – Trogen, nämlich die Neubaustrecke St.Gallen – Riethüsli und den Umbau des eigenen Bahnhofs in St.Gallen im Sommer 2015. Der Bau ist Teil des Agglomerationsprogramms St.Gallen/Arbon. Die Durchmesserlinie erlaubt einen zukunftsgerichteten Ausbau des Fahrplanangebotes und den Einsatz von neuem Rollmaterial auf dieser Linie.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Die Beteiligung an der Regiobus AG wurde Anfang des Jahres 2015 veräussert. Es ist keine erfolgswirksame Abschreibung der Beteiligung erforderlich.

Zukunftsaussichten

Der Bau der Durchmesserlinie Appenzell – St.Gallen – Trogen wird der Appenzeller Bahnen AG einen zukunftsgerichteten Modernisierungsschritt auf den beiden von St.Gallen ausgehenden Streckenästen ermöglichen. Sie erfordert aber für die Realisierungsphase eine personelle Verstärkung zur Bewältigung der anstehenden Arbeiten.

Der Verwaltungsrat wird sich in naher Zukunft insbesondere mit den strategischen Weichenstellungen in den folgenden zwei Bereichen befassen.

Vertriebsstruktur

Neue elektronische Distributionsmöglichkeiten und die Einführung des SwissPass im öffentlichen Verkehr erfordern eine Überarbeitung der Vertriebsstrategie der Appenzeller Bahnen AG. Eine Annäherung an die touristischen Organisationen in den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Innerrhoden soll ebenso berücksichtigt werden wie die Zukunft der Tochtergesellschaft Mercato Shop AG.

Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur der Appenzeller Bahnen AG muss mit Blick auf die gesetzlichen Entwicklungen in den Sparten Verkehr und namentlich Infrastruktur auf ihre Zweckmässigkeit überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Nebst der rechnerischen Trennung stellt sich die Frage der organisatorischen Trennung.



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	38	15	1
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	30	56	
Stationsstellwerke	10	9	
Im Fernstellwerk St. Gallen integriert	ja	ja	

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	5	5	2
Triebwagen	2		
Elektrische Lokomotiven	1		
Dampflok	1 (DLV)		
Dieseltriebwagen	1		
Steuerwagen	2	3	
Personenwagen	5	3	
Güter- und Dienstfahrzeuge	6	25	
Schneesleuder	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	1	2
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	19	1	1
Stationsstellwerke			
Im Fernstellwerk St. Gallen integriert	ja		

Schieneprofil	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	8	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	
Schneesleuder	1		
Nostalgie-Triebwagen			
Nostalgie-Personenwagen			



Appenzeller Bahnen AG
St. Gallerstrasse 53
Postfach
CH-9101 Herisau

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

