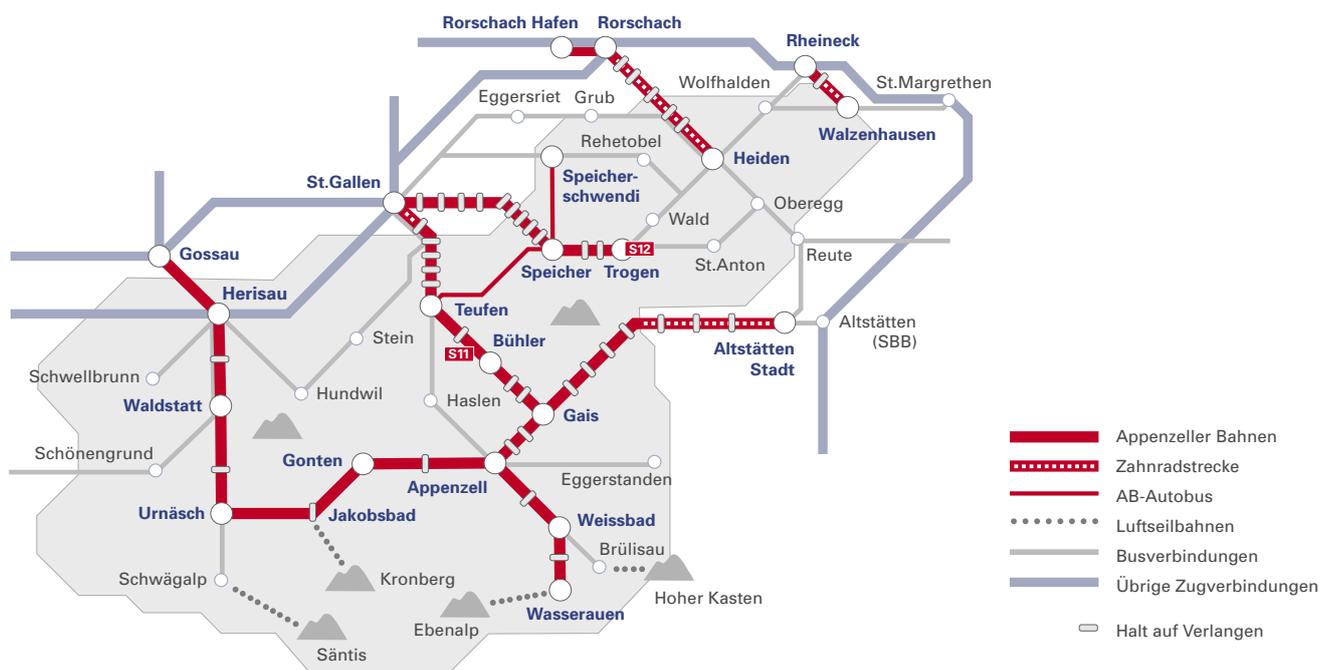




## Geschäftsbericht 2008

# Inhaltsverzeichnis

Editorial Präsident	1
Jahresergebnis 2008 in der Übersicht	2
Appenzeller Bahnen – voll in Fahrt	3
Die Projektierung der Durchmesserlinie ist auf Kurs	4–5
Fahrgäste und Mitarbeitende im Zentrum	6
Mehr Bahn, mehr Bus, mehr Takt	8–9
Unsere Partner	10
Der Kodex der Appenzeller Bahnen	12–13
Direktion und Geschäftsleitung	14
Dank und Anträge	15
Jahresrechnung 2008	17
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen AG	18–19
Bilanz Appenzeller Bahnen AG	20
Anhang Appenzeller Bahnen AG	21–22
Bericht der Revisionsstelle	23
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe	24
Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe	25
Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe	26–27
Bericht des Konzernprüfers	28
Technische Angaben	30–31



## Editorial Präsident

Das vergangene Jahr brachte den Appenzeller Bahnen in geschäftlicher Hinsicht wieder ein erfreuliches Ergebnis. Und das bei einer Reduktion der Abgeltungen der öffentlichen Hand im Verhältnis zu den Gesamtaufwendungen. Unsere Anstrengungen, die Appenzeller Bahnen für die öffentliche Hand sparsam zu betreiben, sind erfolgreich. Die solide finanzielle Situation erlaubt es auch, die grossen Fehlbeträge der Pensionskasse voll und ganz zurückzustellen.

Gleichzeitig bedeutet das Jahr 2008 aus einem breiteren Blickwinkel betrachtet eine Wegmarke, und zwar in mehrfacher Hinsicht. Wir konnten unser strategisch wichtigstes Projekt, die Durchmesserlinie, im abgelaufenen Jahr entscheidend vorantreiben. Die Projektierungsphase ist abgeschlossen. In der langen, mittlerweile gut 30-jährigen Vorgeschichte zu einer zahnradfreien Linie über die Ruckhalde stehen jetzt erstmals die Kantone SG, AR, AI und die Stadt St. Gallen sowie auch der Bund hinter einem umfassenden und ausgereiften Projekt. Diesen Schwung gilt es jetzt in der Umsetzungsphase zu einer modernen, leistungsfähigen Agglomerationsbahn für die Region St. Gallen–Appenzellerland zu nutzen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss allerdings auch die heute sehr problematische Situation in Teufen gelöst werden. Auch dieses Projekt haben wir 2008 einen grossen Schritt vorwärts gebracht. So hat die Auserroder Regierung entschieden, die Ortsdurchfahrt gleichzeitig mit der Durchmesserlinie zu modernisieren und zu verbessern. Nachdem sich eine Lösung mit Tunnel klar als zu teuer erwies, ist nun eine Doppelspur durch Teufen vorgesehen. Diese bringt Teufen neben den betrieblichen Vorteilen vor allem mehr Sicherheit.

Beide Projekte, Durchmesserlinie und Ortsdurchfahrt Teufen, fordern den Appenzeller Bahnen einiges ab – speziell in finanzieller Hinsicht. So muss etwa neues Rollmaterial, das nicht durch die öffentliche Hand finanziert wird, bereitgestellt werden. Dazu haben wir eine seriöse, langfristige Investitionsplanung gemacht. Die Ausgangslage ist gut: Da wir in den letzten Jahrzehnten sorgfältig kalkuliert haben und mit den uns

zur Verfügung stehenden Mitteln sparsam umgegangen sind, ist das Unternehmen finanziell gesund.

Mit Blick auf die Fusion vom Jahr 2006 bedeutet das letzte Jahr ebenfalls einen Abschluss: Das Management ist komplett und gut eingespielt, und den neuen Gesamtarbeitsvertrag konnten wir nach langen und zeitweise auch schwierigen Verhandlungen unter Dach bringen. Mit dem Entscheid zugunsten einer zentralen Fernsteuerung für alle Linien wird nicht nur der Betrieb noch effizienter und zeitgemässer, sondern auch die Selbständigkeit der Appenzeller Bahnen gestärkt werden.

Sehr beschäftigt hat den Verwaltungsrat im letzten Jahr, dass die Mitarbeitenden den – nach unserer Ansicht grosszügigen – Vorschlag zur Ausfinanzierung der Pensionskasse abgelehnt haben. Mittels Umfrage eruierten wir die Gründe. Es zeigte sich, dass wir zu wenig klar kommuniziert haben und in der Folge bei den Mitarbeitenden Missverständnisse entstanden sind. Teilweise fehlte dadurch das Vertrauen für die neue Lösung. Wir haben deshalb eine neue Arbeitsgruppe, auch mit Mitgliedern aus dem Kreise der Mitarbeitenden, gebildet und ihr einen umfassenderen Auftrag zur Erarbeitung von Lösungsvorschlägen erteilt.

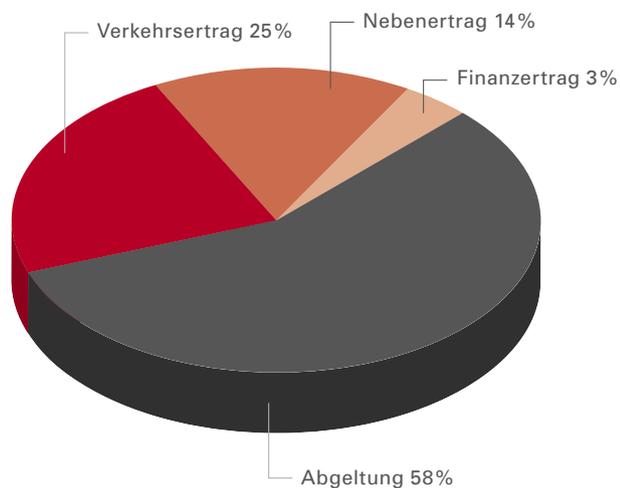
Ich danke an dieser Stelle der Direktion und allen Mitarbeitenden für ihr Engagement und ihren Einsatz. Danken möchte ich auch meinen Kolleginnen und Kollegen im Verwaltungsrat. Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für Ihr Wohlwollen und Ihr Vertrauen in die Appenzeller Bahnen und wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.



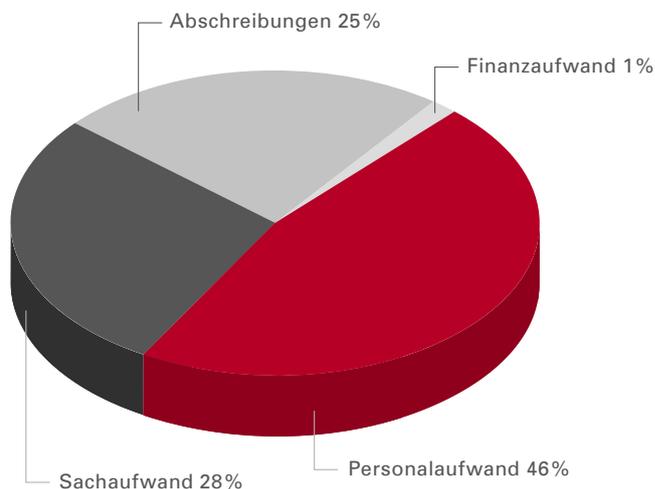
**Hanswalter Schmid**  
Präsident des Verwaltungsrates

# Jahresergebnis 2008 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

	2008	2007
	177	175
	6,301 Mio.	6,141 Mio.
	54,563 Mio.	53,073 Mio.
	1,722 Mio.	1,741 Mio.
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
	10'454'638	9'712'587
	24'646'159	23'839'165
	5'837'295	5'872'597
	18'473'356	17'757'317
	11'367'867	11'082'424
	10'114'634	9'677'821
	982'235	906'787
	982'860	939'948
	-5'397'901	-1'641'655
	-3'432'806	205'080

# Appenzeller Bahnen – voll in Fahrt

Das Geschäftsjahr 2008 brachte den Appenzeller Bahnen neue Rekorde: Die Frequenzen stiegen um drei Prozent, beim Verkehrsertrag haben wir gegenüber dem Vorjahr gar um acht Prozent zugelegt und damit erstmals die Zehn-Millionen-Marke überschritten. Aus dem operativen Geschäft resultierte ein erfreulicher Erfolg von gegen zwei Mio. Franken. Der Einsatz aller hat sich gelohnt. Ich möchte meiner Kollegin und meinen Kollegen in der Geschäftsleitung sowie allen Mitarbeitenden für ihr Engagement herzlich danken! Unerfreulich ist, dass das Gesamtergebnis wegen ausserordentlicher, massiver Rückstellungen für die Personalvorsorge (siehe Seite 19) dennoch negativ ausfiel. Finanziell ganz auf Zielkurs sind wir hingegen, was die Ziele der Fusion vom Juni 2006 betrifft. Bis 2011 sollen dank Synergien zwei Mio. Franken eingespart werden. Heute können wir bereits einen kumulierten Synergiegewinn von rund 450'000 Franken feststellen.

Ansonsten ist die Fusion für uns im täglichen Geschäft kein Thema mehr. Wir sind zusammengewachsen. Sichtbar macht dies nicht zuletzt der neue Firmenarbeitsvertrag mit einheitlichen Anstellungsbedingungen für alle Mitarbeitenden (siehe Seite 9). Zeichen dafür ist zudem unsere neue von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung erarbeitete «Strategie 2013»: «Wachsen und Steigern der Wettbewerbsfähigkeit» haben wir uns zum Ziel gesetzt. Wir planen, das bestehende Angebot auszubauen und qualitativ weiter zu verbessern. So wollen wir die Frequenzen steigern und die Appenzeller Bahnen in ihrer Rolle als zentrales Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Region stärken. Wichtigstes strategisches Projekt ist die Durchmesserlinie, welche die Hauptlinien St. Gallen–Appenzell und St. Gallen–Trogn miteinander verbindet. Nach der seit Mitte 2007 erfolgten Projektierungsphase sind wir terminlich und kostenmässig auf Kurs: Unter dem Lead der Appenzeller Bahnen kann die Projektorganisation (Kantone SG, AR, AI und die Stadt St. Gallen) ein gut geschnürtes Projekt-Paket demnächst dem Bundesamt für Verkehr zwecks Einleitung

des Plangenehmigungsverfahrens überreichen. Gegenüber der Machbarkeitsstudie konnten wir die Anschlüsse in Appenzell, Gais und St. Gallen verbessern sowie den Fahrplan verfeinern (siehe Seiten 4/5).

Ein weiteres Hauptthema bleibt für uns die Sicherheit. Das im Jahr 2007 lancierte Riskmanagement haben Verwaltungsrat und Geschäftsleitung weiter vorangetrieben. Der Katalog der Risiken wurde aktualisiert und bewertet. So wurde unter anderem die Arbeitssicherheit in Zusammenarbeit mit der SUVA bereits verbessert. Was die Bahnübergänge betrifft, so haben wir letztes Jahr wieder einige saniert, vor allem auf der Linie St. Gallen–Trogn. Damit figurieren die Appenzeller Bahnen bald nicht mehr auf der Bundesliste der gefährlichsten Bahnübergänge. Ab 2010 wollen wir jährlich 20 Bahnübergänge sanieren.

Hinsichtlich der Angebotsverbesserungen freut uns besonders, in einem Wettbewerbsverfahren den Zuschlag für den neuen Nachtbus St. Gallen–Trogn erhalten zu haben (siehe Seite 8).

Im vergangenen Jahr galt es auch Abschied zu nehmen: Ich danke Hanspeter Müller, Leiter Personal/ Services, herzlich für sein ausserordentliches Engagement und wünsche ihm alles Gute in der Pension.

Aufmerksam blicken wir in die Zukunft. Wir sind überzeugt, dass die gegenwärtige Rezession auch an uns nicht spurlos vorbeigehen wird und wollen mit Massnahmen rechtzeitig bereit sein. Arbeitsplätze sehen wir zurzeit keine in Gefahr. Hingegen ist absehbar, dass wir Neueinstellungen restriktiv handhaben müssen, damit unser Geschäftserfolg mittelfristig nicht gefährdet ist.



**Dr. Hansjürg Düsel**  
Direktor

# Die Projektierung der Durchmesserlinie ist auf Kurs

## Konkretisierung der Infrastrukturprojekte

### Durchmesserlinie als wichtigstes Projekt der AB

Die Durchmesserlinie (DML) ist das strategisch wichtigste Projekt der Appenzeller Bahnen. Es wird zusammen mit der Stadt St. Gallen und den Kantonen SG, AR sowie AI weiter vorangetrieben. Die beiden Linien St. Gallen–Appenzell und St. Gallen–Trogen sollen verbunden sowie punktuell mit Doppelspuren respektive Kreuzungsstellen ergänzt werden, um einen Attraktivitätsgewinn für die Pendler zu erzielen. Die Fahrgäste profitieren von einem deutlich besseren Angebot, mehr Komfort in den Zügen sowie besseren Anschlüssen nach Zürich. Wer in die Innenstadt von St. Gallen will, muss in Zukunft nicht mehr umsteigen. Der dichte 15-Minuten-Takt mit geringfügig reduzierten Fahrzeiten bringt auch eine Entlastung der Zubringerstrassen nach St. Gallen.

### Aktueller Stand

Im vergangenen Jahr wurde am Projekt Durchmesserlinie intensiv weitergearbeitet; es steht kurz vor der Einleitung des Bewilligungsverfahrens beim Bundesamt für Verkehr (BAV).

Die Bearbeitung erforderte von allen Projektteams einen grossen Einsatz. Die Dossiers wurden im vergangenen Jahr mit der Unterstützung externer Ingenieurbüros konkretisiert und im Detail erstellt, so dass diese in einem nächsten Schritt beim BAV eingereicht werden können. Die Gesamtkosten der Infrastrukturinvestitionen werden aktuell auf rund 90 Mio. Franken beziffert.

Neu wurde für einen einheitlichen Auftritt ein eigenes Logo kreiert.

## Das Projekt in Kürze

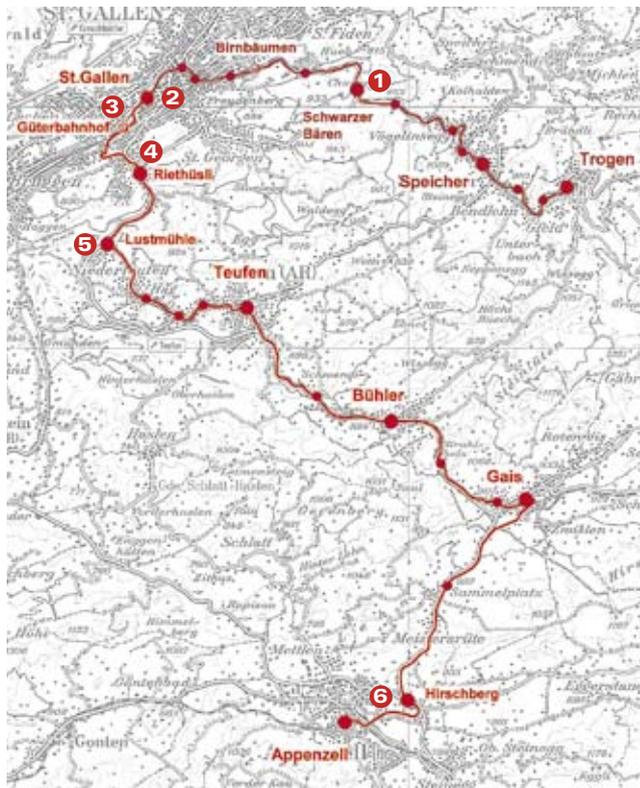
Teilprojekt	Was ist geplant	Weshalb	Bemerkungen
1 Schwarzer Bären	Verlängerung Doppelspur	Fahrplanstabilität	Die Projektoberleitung strebt an, auf die Verlängerung zu verzichten
2 AB Bahnhof St. Gallen	Doppelspuriger Durchgangsbahnhof Abstellgleis für Züge	Zusammenschluss der heute getrennten Linien Verstärkung und Verkleinerung von Zugkompositionen	Enger Bezug zu Neugestaltung Bahnhofplatz
3 Güterbahnhof	Neue Haltestelle und Doppelspur	Erschliessung künftiges Entwicklungsgebiet Fahrplanstabilität	
4 Neubaustrecke Ruckhalde	Bau eines Tunnels (~700 m) Gefällereduktion der Strecke Verschiebung der Haltestelle Riethüsli	Aufhebung Zahnradabschnitt, Fahrzeiteinsparung, Aufhebung von drei Bahnübergängen	Grösstes Bauprojekt der DML
5 Lustmühle	Verlängerung Doppelspur	Fahrplanstabilität, Kurzwende in Teufen	Sinnvoll auch bei Realisierung der Ortsdurchfahrt Teufen (ODT)
6 Hirschberg	Kreuzungsstelle mit Perron	Fahrplanstabilität	Wird realisiert, wenn der 15-Min.-Takt nach Appenzell eingeführt wird

### Nutzen für die ganze Region anerkannt

Im Prüfbericht des Bundes über das Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach vom 19. Dezember 2008 wurden die Weiterführung und der Ausbau des Bahnverkehrs inklusive der Durchmesserlinie begrüsst und der maximal mögliche Bundesbeitrag von 40% aus dem Infrastrukturfonds vorgeschlagen. Das gesamte Programm muss noch von den Eidgenössischen Räten genehmigt werden, doch die Aussichten für die Finanzierung des Ausbaus waren noch nie so gut. Gleichzeitig erarbeiten der Bund und die beteiligten Kantone einen Finanzierungsschlüssel für die Beiträge an die DML.

### Die Agglomeration wächst

Die Durchmesserlinie verbindet die Gebiete in der Region St. Gallen und des Appenzellerlandes, welche ein hohes Bevölkerungswachstum aufweisen. Die Verdichtung des Fahrplans und bessere Anschlüsse richten sich sowohl an Pendler als auch an den Freizeitverkehr. In Zukunft erreicht man mit dem neuen DML-Angebot die Naherholungsgebiete um St. Gallen noch häufiger und schneller. Durchgehend niederflurige Fahrzeuge werden den Komfort für die Reisenden weiter erhöhen.



## Durchmesserlinie

Appenzell – St. Gallen – Trogen

### Definitive Projekte ausgearbeitet

Mit der Überarbeitung des Fahrplankonzeptes haben die AB das Projekt DML hinsichtlich der Infrastrukturausbauten und wirtschaftlichem Betrieb weiter optimiert. Das künftige Angebot der AB wird auf den Ausbau der S-Bahn in St. Gallen und die Anschlüsse an die Schnellzüge von St. Gallen nach Zürich abgestimmt. Zudem konnten gleichzeitig die künftigen Anschlüsse der DML auf dem eigenen Netz in den Knoten Gais und Appenzell verbessert werden. Die aktuelle Fahrplanstudie hat ergeben, dass im besten Fall auf die Doppelspur im Schwarzen Bären verzichtet werden kann. Massnahmen, die den Verzicht ermöglichen sollen, wie zum Beispiel eine schnellere Gefällefahrt, werden dem Bund unterbreitet. Vorläufig wird auf die Kreuzungsstelle Hirschberg verzichtet. Die Option auf eine spätere Realisierung – v.a. bei einer Ausdehnung des 15-Minuten-Takts bis Appenzell – bleibt bestehen.

### Inbetriebnahme 2015

Die Realisierung der DML ist kostenmässig und terminlich auf Kurs. Mit der Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens im Sommer 2009 wird ein wichtiger Meilenstein erreicht. Baubeginn der ersten Teilprojekte ist 2013. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2015 geplant.

### Ortsdurchfahrt Teufen erhöht die Sicherheit

Unabhängig von der Planung der DML wird die Tram-doppelspur (ODT) als eigenständiges Projekt des Tiefbauamtes des Kantons AR bearbeitet. Die Planung zeigte, dass die gleichzeitige Realisierung der ODT bautechnisch Sinn macht und eine Erhöhung der Sicherheit erreicht werden kann. Zudem ist die ODT Voraussetzung für ein Eilzugskonzept von St. Gallen nach Appenzell.

## Fahrgäste und Mitarbeitende im Zentrum

### Die Arbeit der Abteilung Rollmaterial und Werkstätten im letzten Jahr

Für die Crew von Roger Wenk ist es jeweils ein besonderes Highlight, wenn neue Züge einrollen, die sie lange und gründlich evaluiert hat. Am 26. August 2008 war es wieder einmal so weit: Die Appenzeller Bahnen taufte in Speicher zusammen mit Gästen aus Wirtschaft, Politik und Behörden ihre drei neuen Kompositionen der Firma Stadler für die Linie St. Gallen–Trogn auf die Namen «Speicher», «Trogn» und «Teufen». Der letzte Name nimmt die Zukunft bereits vorweg. Mit der Durchmesserlinie (siehe Seiten 4/5) werden diese modernen, klimatisierten Züge mit Niederflureinstiegen dereinst via St. Gallen bis Teufen und Appenzell verkehren. Gegenüber den bereits eingesetzten Gelenktriebwagen der ersten Serie von 2004 wurden die «Neuen» in einigen wesentlichen Punkten verbessert, so etwa punkto Komfort und Betriebssicherheit. Das Problem des Lärms in den Kurven konnte gelöst werden.

Mehr Komfort für die Fahrgäste gabs zudem auch in Zügen der Linie St. Gallen–Gais–Appenzell: Nutzerinnen und Nutzer von Laptops schätzen die neuen Steckdosen, die Leserinnen und Leser die bessere Beleuchtung. Für den nostalgischen Betrieb und für Erlebnisfahrten auf den Linien Altstätten–Gais, St. Gallen–Gais–Appenzell und Gossau–Appenzell–Wasserauen wurde ein zusätzlicher Open-Air-Wagen umgebaut.

Über modernen Zuwachs konnte sich die Busflotte der Appenzeller Bahnen freuen: Von zwei bestellten, komfortablen und umweltschonenden Volvo-Bussen ist bereits ein Fahrzeug im Einsatz.

Mehr Sicherheit für die Mitarbeitenden brachte der neue Dacharbeitsstand in der Werkstätte Speicher: Von diesem neuen Steg oberhalb des Zuges können Arbeiten an den Stromabnehmern und der Elektronik der Züge sicherer und bequemer ausgeführt werden. In der Werkstätte in Herisau werden die Arbeitsbedingungen verbessert. Die Grube für Arbeiten unter den Zügen wird verlängert und verbreitert. Gleichzeitig erhält die Werkstätte eine umweltschonende und moderne Erdsondenheizung.

Ein weiterer Höhepunkt war die feierliche Einweihung und Eröffnung der neuen Werkstätte in Heiden im Februar 2008. Der Tag der offenen Türen zeigte das grosse Interesse der Bevölkerung: Rund 1500 Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit. Seither werden in der kombinierten Werkstätte sowohl Schienen- wie Strassenfahrzeuge gewartet. Die Bushalle verfügt über eine voll ausgestattete Prüfstrasse für Bus, Last- und Personenwagen. Kundin ist hier hauptsächlich die Post mit ihren Fahrzeugen. Dazu kommen weitere Drittkunden der Region Heiden.



Appenzeller Bahnen

# Mehr Bahn, mehr Bus, mehr Takt

## Die Abteilungen Infrastruktur, Betrieb, Personal und Marketing/Verkauf

### **Infrastruktur: Ja zur zentralen Fernsteuerung**

Den Appenzeller Bahnen steht ein weiterer Modernisierungsschub bevor: Der Verwaltungsrat hat zur zentralisierten Betriebssteuerung der drei Hauptlinien der Appenzeller Bahnen Ja gesagt. Das bedeutet noch mehr Effizienz im Betrieb und ein besseres Angebot für die Kundinnen und Kunden. Die Abteilung Infrastruktur unter der Leitung von Walter Bach und die Abteilung Betrieb unter der Leitung von Sigi Lechner sind bereits an der Umsetzung dieses 10-Mio.-Franken-Projekts und haben das Plangenehmigungsverfahren lanciert. Neben einer neuen Betriebszentrale für die Leittechnik, die in St. Gallen gebaut wird, beinhaltet das Projekt neue Stellwerke für Herisau und eventuell auch für Sulzbrunn.

Zu den vordringlichsten Aufgaben von Walter Bachs vielseitiger Truppe gehörte letztes Jahr wiederum das Sanieren von gefährlichen Bahnübergängen (L190er). Von insgesamt 29 Übergängen der Appenzeller Bahnen, welche auf der Bundesliste der schweizweit gefährlichsten Übergänge figurieren, konnten bis Ende 2008 deren 23 gesichert werden. Andere Projekte hingegen verzögerten sich infolge Einsparungen.

Der Bau-, der Fahrleitungs- und der Elektrodienst waren letztes Jahr mit vielen Projekten ausgelastet. Zusammen mit Drittfirmen sind insgesamt 1700 Meter Gleis umgebaut und erneuert worden. Bei 14,3 Kilometern Gleis wurde der Schotter gestopft und weitere zehn Kilometer wurden geschliffen. Zwischen Waldstatt und Zürchersmühle erneuerten die AB 1000 Meter Fahrleitung. In Appenzell und Walzenhausen wurden Mittelspannungsanlagen ersetzt und in Niederteufen konnte Ende Jahr ein neuer Gleichrichter in Betrieb genommen werden. Seit dem letzten Jahr sind auf sechs Stationen neue Zugsicherungsanlagen in Betrieb.

Die am 1. April 2008 in Herisau erfolgte Konzentration der Verwaltung bedeutet kurze Wege und eine rasche Kommunikation.

### **Betrieb: Für Nachtschwärmer und Frühaufsteher**

Unter der Leitung von Sigi Lechner halten die Lokführer, das Stations- und Zugpersonal sowie die Buschauffeure die Züge und Busse der Appenzeller Bahnen tagtäglich pünktlich am Rollen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 werden insbesondere die Nachtschwärmer und Frühaufsteher noch besser bedient: Zwischen St. Gallen und Trogen verkehren seither jeweils Freitag- und Samstagnacht um 1.30 Uhr und 2.30 Uhr Nachtbusse über St. Georgen. Nach Appenzell wurde das Nachtangebot ebenfalls ausgebaut. Eine neue Busverbindung sowie ein konsequenter Taktfahrplan erleichtern am Morgen den Anschluss von Appenzell und Gais nach Zürich. Insbesondere Wanderer und Sportler schätzen, dass neu mehr Züge zwischen Gossau und Wasserauen verkehren. Und schliesslich reisen auch Gruppen dank eines professionelleren Managements für dieses Kundensegment noch bequemer mit den Appenzeller Bahnen.

Wichtige Projekte konnten im abgelaufenen Jahr umgesetzt werden. Unter anderem ermöglicht das überarbeitete Ereignismanagement bei Störungen und ausserordentlichen Ereignissen rascheres und besser abgestimmtes Handeln dank schnellerer Kommunikation und ausführlicher Checklisten. Neue Videoanlagen für die Lokführer an vier Bahnhöfen der Linie St. Gallen–Gais–Appenzell machen das Einsteigen der Fahrgäste in die Züge sicherer. Der Umzug des Busdepots von Teufen nach Speicher führte zu effizienteren Arbeitsabläufen im Unterhalt. Zudem konnten die Räumlichkeiten für das Buspersonal bedeutend verbessert werden.

Leider verzeichneten die AB im vergangenen Jahr zwei schwere Kollisionen mit Motorfahrzeugen. Im Februar wurde an einem unbewachten Bahnübergang an der Kantonsgrenze AR/AI ein Auto erfasst und die Beifahrerin dabei getötet. Im Oktober kam es zwischen Gais und Sammelplatz an einem bewachten Bahnübergang zu einem tödlichen Zusammenstoss zwischen einem Pkw und einem Zug der AB.

### **Personal: Einheitliche Arbeitsbedingungen für alle**

Ende 2008 waren 205 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den Appenzeller Bahnen beschäftigt. Dies entspricht 177 Vollzeitstellen. Unter den Mitarbeitenden sind acht Jugendliche in Ausbildung. Seit dem 1. April 2008 ist Ivo Streule neuer Leiter Personal.

Symbolcharakter hatte der 1. Juli 2008: Seither ist der neue Firmenarbeitsvertrag in Kraft. Bei der Fusion der Appenzeller Bahnen wurde entschieden, dass attraktive Arbeitsbedingungen im Rahmen eines solchen Vertrages für alle Mitarbeitenden kostenneutral vereinheitlicht werden sollen. Neu gilt für alle die 41-Stunden-Woche. Sämtliche Mitarbeitenden werden aufgrund ihrer Ausbildung und Funktion einem von acht Lohnbändern zugeteilt. Innerhalb der Lohnbänder besteht Freiraum für die individuelle Bemessung.

Wie die Probleme der Pensionskasse gelöst werden sollen, ist noch offen. Der Wechsel der Pensionskasse, von der Ascoop zu derjenigen des Kantons Appenzell AR, wurde zwar in der Abstimmung vom Mai 2008 von der Mehrheit der Mitarbeitenden gutgeheissen, die erforderliche Zweidrittelmehrheit wurde aber nicht erreicht. Der Vorschlag sah neben dem Wechsel Folgendes vor: Der Arbeitgeber hätte die Deckungslücke in der Höhe von rund 25 Mio. Franken finanziert, die Arbeitnehmer hätten sich daran paritätisch im Rahmen eines nachhaltigen Lohnverzichts von 2,5% beteiligt.

Nach der Ablehnung dieses Vorschlags wurde eine aus Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern paritätisch zusammengesetzte Arbeitsgruppe gebildet. Ihre Aufgabe ist es, verschiedene Varianten zu prüfen: Einerseits der Verbleib bei der PK Ascoop, andererseits der Wechsel zur PK des Kantons Appenzell AR und als neue dritte Option der Wechsel zu einer anderen Pensionskasse mit Ausfinanzierung der Deckungslücke. Ein aussenstehender Experte begleitet die Arbeit. Zurzeit ist noch keine Lösung abstimmungsreif.

### **Marketing/Verkauf: In frischem Look**

Kooperation ist für die Appenzeller Bahnen ein wichtiges Thema. So forcierte die Abteilung Marketing/Verkauf unter der Leitung von Simone Agosti auch letztes Jahr die Zusammenarbeit mit Tourismusorganisationen und regionalen Leistungsträgern. Daraus resultierten beispielsweise ein neuer, gemeinsamer Witzweg-/Rundfahrten-Prospekt oder als besonderes Highlight der Bahnostalgietag mit Zugkompositionen aus den Jahren 1889 bis 1933 auf der Linie Appenzell–Wasser-auen. Die Abteilungen Betrieb und Marketing arbeiteten hier eng mit der Ebenalpbahn, dem Verein AG2 und Appenzellerland Tourismus AI zusammen. Bestehende Kooperationen mit den regionalen Tourismusorganisationen wurden letztes Jahr für verschiedene Projekte erfolgreich weitergeführt, so etwa die RailAway-Angebote, welche für Individualreisende das Bahnfahren mit attraktiven Freizeitaktivitäten verbinden.

Die Appenzeller Bahnen arbeiten intensiv mit den verschiedenen ÖV-Partnern aus dem Tarifverbund «Ostwind» zusammen. Das zeigte sich an der Euro 08 mit einem ausgedehnten Abend- und Nachtfahrplan auf den Linien St. Gallen–Gais–Appenzell und St. Gallen–Trogen. Auch die neuen Nachtangebote sind ein Gewinn für alle Beteiligten und insbesondere für die Kundinnen und Kunden.

Beliebte Angebote wie verschiedene Weihnachtsveranstaltungen hatten im letzten Jahr grossen Zuspruch. Die Fahrten mit den vorwiegend nostalgischen Erlebnis-zügen, die sowohl fürs Familienfest wie den Geschäftsausflug geschätzt werden, haben gar um 40% zugelegt. Ein Grund dafür liegt sicher in der erfolgten Aufstockung der Marketingabteilung um 40 Stellenprozent.

Seit dem 31. März 2008 präsentieren sich die rund 80 Mitarbeitenden in direktem Kundenkontakt in neuen Berufskleidern im frischen und modernen «AB-Look». Die Uniformen entstanden in Zusammenarbeit mit einheimischen Firmen.

## Unsere Partner

### AB Shop entwickelt sich weiter

Im zwölften Geschäftsjahr liegt die 100%ige AB-Tochter AB Shop GmbH knapp über dem Vorjahresergebnis. Die äusserliche Erscheinung präsentiert sich mit dem neuen Logo frisch und modern. Der starke Umsatzrückgang im Shop Herisau konnte mit einer Reduktion des Personalaufwands aufgefangen werden. Die Entwicklungen zeigen, dass das Konzept mit der neuen Führungsstruktur gut greift. Die AB Shop GmbH entwickelt sich stetig weiter. Es werden neue Standorte evaluiert und das bestehende Angebot verbessert. An allen Verkaufsstellen kann nun auch bargeldlos bezahlt werden. Mit insgesamt 0,87 Mio. Konsumentinnen und Konsumenten wurde 2008 ein Jahresumsatz von 6,261 Mio. Franken erzielt. Besonders erfreulich zeigt sich dabei die Verkaufsstelle Urnäsch mit einer Umsatzsteigerung von 28%. Bei den Automaten führte die Entfernung des Tabaksortiments aber zu einem markanten Umsatzrückgang.

### Gute Erträge bei der Frauenfeld-Wil-Bahn

Seit bereits fünfeinhalb Jahren haben die Appenzeller Bahnen die Geschäftsführung der Frauenfeld-Wil-Bahn inne. Mit einer Zunahme der Erträge aus dem Reiseverkehr um mehr als 5% konnte erstmals die 2,5-Mio.-Franken-Grenze überschritten werden. Die Zahl der beförderten Personen stieg auf 1,21 Mio. Reisende. Auch die Zukunftsplanung der FW schreitet zügig voran. Der Verwaltungsrat der FW hat im April 2008 beschlossen, das Unternehmen weiterhin als Bahnbetrieb zu führen, für einzelne Abschnitte soll das Tramregime geprüft werden. Im Hinblick auf eine Modernisierung der Fahrzeuge werden verschiedene Varianten einer Total- resp. Teilerneuerung geprüft. Hier stehen vor allem die Bedürfnisse der Reisenden sowie die Ansprüche von Bund und Kantonen im Vordergrund.

### Fussballfans und Shopping-Arena-Besucher benutzen Regiobus

Die Regiobus AG konnte das Geschäftsjahr 2008 mit einem positiven Ergebnis abschliessen. Die Eröffnung sämtlicher Geschäfte der Shopping-Arena brachte eine erfreuliche Frequenzsteigerung. Rechtzeitig wurden dafür die drei neuen Gelenkautobusse geliefert. Auch bei den Fussballspielen in der AFG-Arena zeichnete sich schnell ab, dass deutlich mehr Besucher als prognostiziert mit dem Bus anreisen. Die Frequenzen der Linie Gossau–St. Gallen stiegen in der Folge im Vergleich zum Vorjahr um 71% an. Nebst einer 40%-Aktienbeteiligung sind die Appenzeller Bahnen aktiv im Verwaltungsrat vertreten. Dieser veränderte sich insofern, als dass Dr. Niklaus Fäh, Gais, nach jahrelangem Mitwirken ausschied und durch Dr. Dieter Wepf, Oberuzwil, ersetzt wurde. Die gute Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen soll weiter intensiviert werden.

### Synergien nutzen bei RAILplus

RAILplus ist aus einem gemeinsamen Bedürfnis der neun Schweizer Meterspurbahnen entstanden. Als Mitglied des Verwaltungsrates kann Dr. Hansjürg Düsel, Direktor der Appenzeller Bahnen, auch im 2008 positive Auswirkungen der Interessenbündelung verzeichnen. Die verschiedenen Arbeitsgruppen treffen sich regelmässig zur Weiterentwicklung der Zusammenarbeit, um Synergien zu erkennen und zu nutzen. So wurde zum Beispiel ein Fahr Simulator beschafft, welcher von den angeschlossenen Meterspurunternehmen rege zur Aus- und Weiterbildung beansprucht wird. Weiter wurde im 2008 das Projekt «Strategischer Einkauf» lanciert sowie eine gemeinsame Verkaufsschulung durchgeführt. Die Projektgruppe Benchmark präsentierte die aufschlussreichen Vergleichszahlen, mit welchen gezielt weitere Verbesserungen angestrebt werden sollen.



# Der Kodex der Appenzeller Bahnen

## Corporate Governance

Die Appenzeller Bahnen wollen mit allen ihren Anspruchsgruppen – Eigentümer, Kundinnen, Kunden, Mitarbeitende, Geschäftspartner, allgemeine Öffentlichkeit – einen offenen Dialog führen. Als Unternehmung mit öffentlichen Aufgaben fühlen sie sich 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, nach der obersten Maxime zu leben: Transparent und effizient führen und kontrollieren.

### Rechtsform und Aktionariat

Die Appenzeller Bahnen AG ist 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 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%; AR 9%; AI 4%; Stadt SG 4%; Gemeinden/Bezirke 16%; Private 5%; im eigenen Bestand 1%; noch nicht umgetauscht 11%.

### Revisionsstelle

Die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen, prüfte die Jahresrechnung und die konsolidierte Jahresrechnung 2008. Zusätzlich hat das Bundesamt für Verkehr die Prüfung nach Art. 70 des EBG vorgenommen.

### Generalversammlung

Am 20. Juni 2008 trafen sich in Speicher 292 Aktionärinnen und Aktionäre zur 135. ordentlichen GV der

Appenzeller Bahnen. Sie vertraten 12'412'755 Aktienstimmen resp. ein Aktienkapital von 12'412'755 Franken. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnung 2007 nach Kenntnisnahme des Berichts der Revisionsstelle, erteilte den Mitgliedern des Verwaltungsrates Entlastung und wählte die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen, für eine weitere Amtsdauer von einem Jahr. Stefan Baumberger schied aus gesundheitlichen Gründen aus dem Verwaltungsrat aus. Seine engagierte Mitarbeit wurde herzlich verdankt. Er hatte das Mandat der St.Galler Regierung inne. Dieses wurde an Verwaltungsrätin und Vizepräsidentin Dr. Anita Dörler übergeben.

### Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat befasste sich im vergangenen Jahr an sechs Sitzungen neben den statutarischen Geschäften unter anderen mit folgenden Themen: Er verabschiedete die «Strategie 2013», verfeinerte das Riskmanagement der AB, führte ein internes Kontrollsystem im Bereich Finanz- und Rechnungswesen ein, vergab den Auftrag für die neue Leittechnik im Umfang von rund 7,3 Mio. Franken, entschied sich für den Kauf eines zweiten Busses und genehmigte Investitionsobjekte wie z. B. ein Zweiwegfahrzeug, ein elektronisches Gleismessgerät und Erneuerungen der Fahrleitungen. Weiter ernannte er per 1. Januar 2009 Roger Wenk zum stellvertretenden Direktor und Simone Agosti zum Mitglied der Geschäftsleitung. Nachdem sein Lösungsvorschlag für die Pensionskasse in der Mitarbeiterabstimmung im Frühling 2008 abgelehnt worden war, beauftragte der Verwaltungsrat eine Projektgruppe, neue Lösungen zur Sanierung der Pensionskasse auszuarbeiten (siehe Seite 9). Er konnte die Verhandlungen zum Firmenarbeitsvertrag zum Abschluss bringen, so dass dieser am 1. Juli 2008 in Kraft gesetzt wurde. Alexander Liniger nahm im November 2008 die Arbeit als VR-Sekretär auf und löste Dominik Bieli ab.

# Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen



**Hanswalter Schmid**, Präsident  
1945, Gais, im Amt seit 1989,  
lic. oec. HSG, lic. iur. Rechtsanwalt,  
u.a. Verwaltungsrat bei der Südostbahn,  
1986–1998 Regierungsrat AR



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



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



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



**Elisabeth Beéry Siegwart**  
1965, St. Gallen, im Amt seit 2005,  
lic. iur. Rechtsanwältin, Stadträtin  
St. Gallen, Direktorin Bau und Planung



**Peter Suter**  
1939, Zollikofen BE, im Amt seit 2006,  
Bauingenieur FHS Raumplaner,  
Beratungsbüro suter+partner GmbH,  
Bern, Präsident VR Aare-Seeland  
mobil AG



**Thomas Bieger**  
1961, St. Gallen, im Amt seit 1998,  
Dr. rer. pol., Ordinarius und Prorektor  
der Uni St. Gallen – Direktor Institut  
für Öffentliche Dienstleistungen und  
Tourismus (IDT-HSG), u.a. Präsident VR  
Jungfraubahn Holding



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



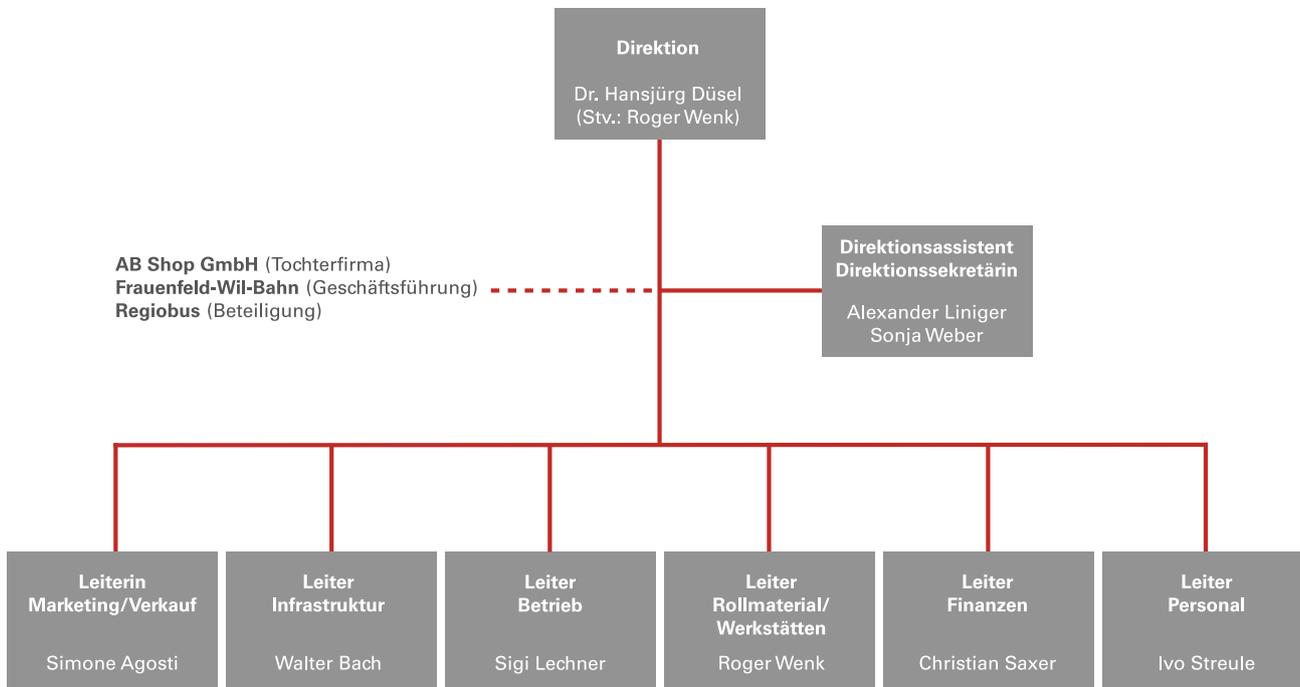
**Josua Bötschi**  
1945, Heiden, im Amt seit 2006,  
Käser/Kaufmann, Leiter Passbüro  
Appenzell A.Rh., 1990–2005 Gemeinde-  
präsident Heiden, 1990–2007 Kantonsrat AR



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

# Direktion und Geschäftsleitung

Einfachere und effizientere Prozesse am Standort Herisau



Die im letzten Jahr erfolgte Vereinigung der Standorte in Herisau vereinfacht die Abwicklung der Arbeiten in der Direktion und der Geschäftsleitung wesentlich. Als neuer Leiter Personal hat Ivo Streule seine Arbeit am 1. April 2008 aufgenommen. Er übernimmt die

Leitung von Hanspeter Müller, der am 30. November 2008 infolge Pensionierung aus der Geschäftsleitung ausgetreten ist. Simone Agosti wurde auf den 1. Januar 2009 offiziell in die Geschäftsleitung aufgenommen.



Die Geschäftsleitung der Appenzeller Bahnen

(v.l.n.r. Sigi Lechner, Roger Wenk, Simone Agosti, Dr. Hansjürg Düsel, Ivo Streule, Christian Saxer, Walter Bach)



## Dank

Wir danken unseren zahlreichen 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. Diese prägten auch 2008 das Unternehmen und machten mit grossem Engagement und Kompetenz das gute operative Ergebnis möglich. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken allen Mitarbeitenden für ihre Flexibilität und für ihre gute Arbeit, die sie für das Unternehmen und seine Kundinnen und Kunden gewissenhaft und sorgfältig ausführten.

## 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 2008 zu genehmigen,
2. die Jahresrechnung 2008 zu genehmigen,
3. die konsolidierte Jahresrechnung 2008 zu genehmigen,
4. den Verlust aus den nach dem Eisenbahngesetz (EBG) abgeltungsberechtigten Sparten von 609'144.31 Franken der Reserve gemäss Art. 64 EBG zu entnehmen. Über diese Entnahme kann die Generalversammlung nicht entscheiden. Den Verlust aus den nicht abgeltungsberechtigten Sparten von 2'823'661.92 Franken den sonstigen Reserven zu entnehmen und
5. den Verwaltungsorganen für die Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

Herisau, 7. Mai 2009

Der Präsident des Verwaltungsrates

Hw. Schmid

Der Direktor

Dr. Hj. Düsel



# Jahresrechnung 2008

Die Appenzeller Bahnen können auf ein erfreuliches Jahr zurückblicken: Die Erträge aus dem Reiseverkehr haben im Vergleich zum Vorjahr um 8% zugenommen. Zum Wachstum beigetragen haben vor allem Nutzer von General-, Monats- und Jahresabonnements. Auch Gruppen waren auf dem Netz der AB häufiger unterwegs als im Jahr 2007.

In den Abteilungen, die die öffentliche Hand der AB für die Aufrechterhaltung des Bahn- und Busbetriebes entrichtet, sind rund 1,3 Mio. Franken zweckgebundene Beiträge für die Planungsarbeiten der Durchmesserlinie Appenzell–St. Gallen–Trogn enthalten. Für die Betriebs- und Infrastrukturleistungen blieb die Abteilung stabil.

Personal- und Sachaufwand sind gegenüber dem Vorjahr um gut 3% gestiegen. Gründe waren neben anderen eine Erhöhung der Versicherungsprämien wegen ungünstiger Schadenverläufe in den zurückliegenden Jahren sowie der Ausbau der Sicherheitspatrouillen auf unseren Zügen, Bussen und Bahnhöfen. Weiter zum Anstieg beigetragen hat die Preisentwicklung bei den Treibstoffen für unser Busangebot.

Insbesondere die Inbetriebnahme von drei neuen Gelenktriebwagen auf der Linie St. Gallen–Trogn schlägt sich in einem Anstieg der Abschreibungen um gut 0,3 Mio. Franken nieder. Aus dem operativen Geschäft verbleibt damit ein Gewinn von 982'000 Franken.

Weniger erfreulich ist die Situation unserer Pensionskasse. Verstärkt durch die Turbulenzen auf den Finanzmärkten hat sich der Fehlbetrag auf 23,5 Mio. Franken erhöht. Der Bund, die drei Kantone St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden, Innerrhoden sowie die Gemeinden und Bezirke im Betriebsgebiet der AB haben sich bereit erklärt, auf ausgewählte Darlehen aus den Jahren 1933–1963 zu verzichten. Dies führt zwar nicht zu einem Liquiditätszufluss, erlaubt den AB aber, zusammen mit namhaften Auflösungen von Rückstellungen das bilanzielle Gleichgewicht auch in den nächsten Jahren halten zu können. Diese Verzichtserklärungen werten wir als klares Bekenntnis der

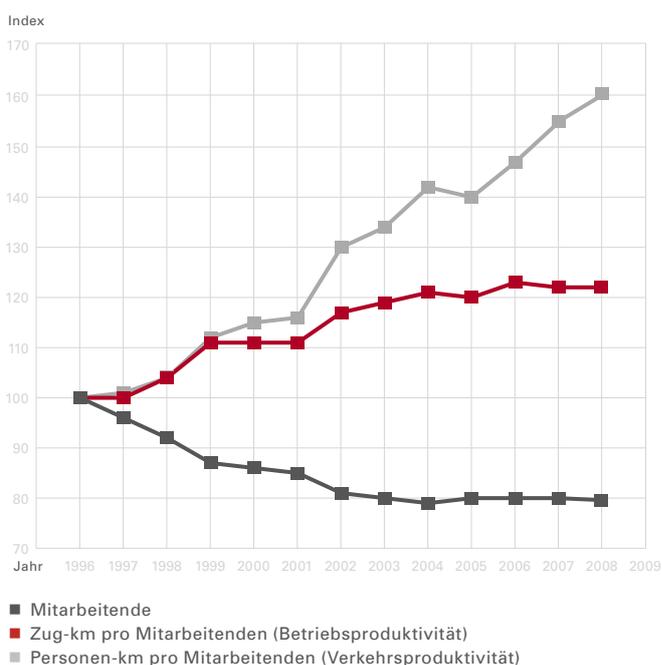
Besteller für unsere Bahn. Dafür sprechen wir unseren herzlichen Dank aus.

Trotz dem guten operativen Ergebnis führt der notwendige Rückstellungsaufwand für die Sanierung der Pensionskasse zu einem Unternehmensverlust von 3,4 Mio. Franken bei vorhandenen Eigenkapitalreserven von knapp 10 Mio. Franken.

Die Verkehrsproduktivität stellt dar, wie viele Kilometer unsere Reisenden – und in früheren Jahren die mit uns beförderten Güter(tonnen) – im Verhältnis zur Zahl unserer Mitarbeitenden zurückgelegt haben. Sie hat seit 1996 um 61% zugenommen. Gegenüber dem Jahr 2007 ist der Index um 5 Punkte gestiegen.

Die Zahl der Mitarbeitenden verharrt seit 2002 fast auf unverändertem Niveau. Die Betriebsproduktivität ist dadurch – bei praktisch gleichem Angebot – unverändert auf dem Niveau des Jahres 2007 geblieben. Im Vergleich zum Ausgangsjahr 1996 leisteten die Appenzeller Bahnen aber immer noch 22% mehr Zugkilometer pro Mitarbeitenden. Nicht enthalten in den Produktivitätskennzahlen sind die Buslinien und der Postautounterhalt in Heiden.

## Entwicklung der Betriebs- und Verkehrsproduktivität



# Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen AG

	Appenzeller Bahnen AG	Appenzeller Bahnen AG
	2008	2007
	CHF	CHF
<b>Betriebsertrag</b>		
<b>Total</b>	<b>40'938'092</b>	<b>39'424'349</b>
<b>Verkehrsertrag</b>	<b>10'454'638</b>	<b>9'712'587</b>
Reiseverkehr	10'454'638	9'670'760
Postverkehr	–	41'827
<b>Abgeltungen</b>	<b>24'646'159</b>	<b>23'839'165</b>
<b>Nebenertrag</b>	<b>5'837'295</b>	<b>5'872'597</b>
Betriebsleistungen	2'097'868	2'077'182
Pacht und Miete	1'156'844	1'185'355
Dienstleistungen	1'462'983	1'377'475
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	777'745	521'028
Übrige Erträge	341'855	711'557
<b>Betriebsaufwand</b>	CHF	CHF
<b>Total</b>	<b>39'955'857</b>	<b>38'517'562</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>18'473'356</b>	<b>17'757'317</b>
Löhne	15'426'645	15'057'839
Sozialaufwand	2'344'381	2'135'849
Übriger Personalaufwand	702'330	563'629
<b>Sachaufwand</b>	<b>11'367'867</b>	<b>11'082'424</b>
Allgemeine Aufwendungen	1'716'602	1'806'508
Werbung	193'872	191'758
Versicherungen und Schadenersatz	748'687	598'987
Betriebsleistungen	777'359	608'618
Pacht und Miete	155'396	71'065
Energie und Verbrauchsstoffe	1'709'598	1'578'458
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt	4'612'833	4'633'420
Dienstleistungen	1'453'520	1'593'610
<b>Nicht aktivierbare Investitionskosten</b>	<b>2'303'755</b>	<b>2'202'821</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>7'810'879</b>	<b>7'475'000</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>982'235</b>	<b>906'787</b>

	<b>Appenzeller Bahnen AG</b>	<b>Appenzeller Bahnen AG</b>
	<b>2008</b>	<b>2007</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
<b>Finanzerfolg</b>		
Finanzertrag	1'210'123	1'552'890
Finanzaufwand	-227'263	-612'942
<b>Finanzerfolg</b>	<b>982'860</b>	<b>939'948</b>
<b>Betriebsfremder/Ausserordentlicher Erfolg</b>		
Ertrag betriebsfremde Liegenschaften	405'487	399'517
Aufwand betriebsfremde Liegenschaften	-303'314	-342'672
<b>Erfolg betriebsfremde Liegenschaften</b>	<b>102'173</b>	<b>56'845</b>
<b>Ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>13'051'176</b>	<b>1'500</b>
Darlehenserlass in Zusammenhang mit Personalvorsorge	4'191'447	-
Auflösung Rückstellungen und Reserven	8'858'229	-
Übriger ausserordentlicher Ertrag	1'500	1'500
<b>Ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>-18'551'250</b>	<b>-1'700'000</b>
Personalvorsorge	-18'320'250	1'700'000
Übriger ausserordentlicher Aufwand	-231'000	-
<b>Ausserordentlicher Erfolg</b>	<b>-5'500'074</b>	<b>-1'698'500</b>
<b>Unternehmungserfolg</b>	<b>-3'432'806</b>	<b>205'080</b>
<b>Verwendung</b>	<b>-3'432'806</b>	<b>205'080</b>
Einlage in Reserven für künftige Fehlbeträge Art. 64 EBG	-	60'988
Einlage in sonstige Reserven	-	144'092
Entnahme aus Reserven für künftige Fehlbeträge Art. 64 EBG	-609'144	-
Entnahme aus sonstigen Reserven	-2'823'662	-

# Bilanz Appenzeller Bahnen AG

	<b>Appenzeller Bahnen AG</b>	<b>Appenzeller Bahnen AG</b>
	<b>31.12.2008</b>	31.12.2007
	CHF	CHF
<b>Aktiven</b>		
<b>Total</b>	<b>192'393'368</b>	<b>179'060'700</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>145'944'624</b>	<b>129'568'175</b>
Sachanlagen		
Anlagenrechnung	300'701'935	267'983'135
Abschreibungsrechnung	-159'369'343	-160'175'053
Buchwert Anlagenrechnung	141'332'592	107'808'082
Unvollendete Objekte	4'322'200	21'470'261
Finanzanlagen		
Beteiligungen	289'832	289'832
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>46'448'744</b>	<b>49'492'525</b>
Flüssige Mittel	32'145'228	30'718'301
Wertschriften und Depotkonti	10'461'391	14'808'833
Forderungen		
Aus Lieferungen und Leistungen	1'446'310	852'596
Andere Forderungen	1'318'063	1'403'505
Gegenüber Nahestehenden	347'550	1'039'356
Vorräte	118'276	175'156
Aktive Rechnungsabgrenzungen	611'926	494'778
<b>Passiven</b>		
<b>Total</b>	<b>192'393'368</b>	<b>179'060'700</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>22'166'778</b>	<b>25'548'373</b>
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Sonstige Reserven	6'058'363	5'967'903
Reserven für eigene Aktien	55'585	56'368
Reserven gemäss Art. 56 EBG	187'874	136'663
Reserven gemäss Art. 64 EBG	3'697'762	3'582'359
Unternehmenserfolg	-3'432'806	205'080
<b>Fremdkapital</b>	<b>170'226'590</b>	<b>153'512'327</b>
Langfristiges Fremdkapital		
(Bedingt) rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	126'555'220	126'826'099
Übrige Darlehen	25'000	4'217'947
Rückstellungen	30'196'100	12'426'968
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	5'804'471	4'231'482
Andere Verbindlichkeiten	435'128	694'413
Gegenüber Nahestehenden	240'088	192'486
Passive Rechnungsabgrenzungen	5'337'774	3'910'824
Rückstellungen	1'632'809	1'012'108

# Anhang Appenzeller Bahnen AG

	<b>31.12.2008</b>	31.12.2007
	CHF	CHF
<b>Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen</b>		
Belehnung laut Eisenbahn-Pfandbuch	p. m.	p. m.
<b>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	<b>335'754'100</b>	<b>331'913'177</b>
Gebäude	68'504'100	66'541'277
Rollmaterial	220'000'000	218'938'900
Mobilien	47'250'000	46'433'000
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>	208'614	191'932
<b>Wesentliche Beteiligungen</b>		
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.		
<b>Eigene Aktien</b>		
Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	127'404	131'304
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	125'659	127'404
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
<b>Transaktionen mit eigenen Aktien:</b>		
Erwerb eigener Aktien (Nennwert)	25	
Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	800	3850
Verkauf eigener Aktien (Nennwert)	970	50
Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie	–	
Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.52	2.40
<b>Auflösung stiller Reserven</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Nettoauflösung stiller Reserven	CHF 8,0 Mio.	n/a

### US-Leasing-Transaktion

Im Rahmen der US-Leasing-Transaktion (Lease and lease back) für Teile des Rollmaterials im Wert von USD 30,1 Mio. (Vorjahr USD 39,3 Mio.) können bei Vertragsverletzungen durch die Appenzeller Bahnen Verpflichtungen entstehen. Derzeit sind keine Vertragsverletzungen bekannt.

### Pensionskasse Ascoop

Die Pensionskasse Ascoop weist per 31. Dezember 2008 eine Unterdeckung von 23,5 Mio. (Vorjahr CHF 17,6 Mio.) für das Vorsorgewerk der Appenzeller Bahnen aus. Die Unterdeckung ist per 31. Dezember 2008 in den Rückstellungen vollumfänglich enthalten.

### Risikobeurteilung

Der kontinuierliche Risikomanagement-Prozess sieht vor, dass der Risikokatalog vom Verwaltungsrat sowie den Mitgliedern der Geschäftsleitung jeweils einmal jährlich aktualisiert wird, letztmals am 12. September 2008. Die Massnahmen werden laufend aktualisiert und umgesetzt.

### Vergleichbarkeit der Jahresrechnung mit dem Vorjahr

Die Erfolgsrechnung ist ab dem Geschäftsjahr 2008 in anderer Form gegliedert. Die Vergleichszahlen des Vorjahres wurden dementsprechend angepasst.

### Eigenkapitalnachweis

Position	Aktienkapital	Sonstige Reserven	Reserven für eigene Aktien	Reserven Art. 56 EBG	Reserven Art. 64 EBG	Ergebnis	Total
<b>Stand per 31.12.2007</b>	<b>15'600'000</b>	<b>5'967'903</b>	<b>56'368</b>	<b>136'663</b>	<b>3'582'359</b>	<b>205'080</b>	<b>25'548'373</b>
<b>Ergebnisverwendung</b>							
Einlage in Reserven Art. 64 EBG	-	-	-	-	115'403	-115'403	-
Einlage in sonstige Reserven	-	+89'677	-	-	-	-89'677	-
<b>Laufende Rechnungen</b>							
Zinserträge Art. 56 EBG abzüglich Spesen	-	-	-	+51'211	-	-	+51'211
Veräusserung eigener Aktien	-	+783	-783	-	-	-	-
<b>Jahresergebnis</b>	-	-	-	-	-	-3'432'806	-3'432'806
<b>Stand per 31.12.2008</b>	<b>15'600'000</b>	<b>6'058'363</b>	<b>55'585</b>	<b>187'874</b>	<b>3'697'762</b>	<b>-3'432'806</b>	<b>22'166'778</b>

# 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, 1. Mai 2009

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Appenzeller Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 18 - 22) für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten wurden am 27. Februar 2009 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 2008 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.

In Übereinstimmung mit Art. 72 Eisenbahngesetz (EBG) stellen wir fest, dass die Rechnung durch das Bundesamt mit deren Bericht vom 1. Mai 2009 ohne Vorbehalte genehmigt worden ist.

Ernst & Young AG

Markus Oppliger  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Daniel Ambord  
Zugelassener Revisionsexperte

Mitglied der Treuhänder-Kammer

# Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe

	2008 CHF	2007 CHF
<b>Betriebsertrag</b>	<b>47'212'353</b>	<b>45'786'665</b>
Verkehrsertrag und Abgeltung	35'100'797	33'551'753
Nebenertrag	12'111'556	12'234'912
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>45'902'255</b>	<b>44'580'235</b>
Personalaufwand	19'564'872	18'856'096
Sachaufwand	16'079'635	15'903'914
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	10'257'748	9'820'225
<b>Betriebserfolg</b>	<b>1'310'098</b>	<b>1'206'430</b>
<b>Finanzerfolg</b>	<b>857'752</b>	<b>782'650</b>
Finanzertrag	1'085'996	1'394'307
Finanzaufwand	-228'244	-611'657
<b>Ausserordentlicher Erfolg</b>	<b>-5'500'074</b>	<b>-1'698'500</b>
Ausserordentlicher Ertrag	13'051'176	1'500
Ausserordentlicher Aufwand	-18'551'250	-1'700'000
<b>Steueraufwand</b>	<b>-23'927</b>	<b>-10'050</b>
<b>Konzernerfolg</b>	<b>-3'356'151</b>	<b>280'530</b>

# Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2008 CHF	31.12.2007 CHF
<b>Aktiven</b>		
<b>Total</b>	<b>194'017'896</b>	<b>180'518'108</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>145'912'675</b>	<b>129'542'416</b>
Sachanlagen	145'672'843	129'302'584
Finanzanlagen		
Beteiligungen	239'832	239'832
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>48'105'221</b>	<b>50'975'692</b>
Flüssige Mittel	33'329'563	31'804'020
Wertschriften und Depotkonti	10'461'391	14'808'833
Forderungen		
Aus Lieferungen und Leistungen	1'477'879	878'091
Andere Forderungen	1'318'063	1'403'505
Gegenüber Nahestehenden	347'550	1'039'356
Vorräte	583'382	526'099
Aktive Rechnungsabgrenzungen	587'393	515'788
<b>Passiven</b>		
<b>Total</b>	<b>194'017'896</b>	<b>180'518'108</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>23'154'162</b>	<b>26'459'102</b>
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Sonstige Reserven	6'068'363	5'977'903
Reserven für eigene Aktien	55'585	56'368
Reserven gem. Art. 56 EBG	187'874	136'663
Reserven gem. Art. 64 EBG	3'697'762	3'582'359
Beteiligungsmehrwert	900'729	825'279
Konzernerfolg	-3'356'151	280'530
<b>Fremdkapital</b>	<b>170'863'734</b>	<b>154'059'006</b>
Langfristige Verbindlichkeiten	126'580'220	131'044'046
Rückstellungen	31'828'909	13'439'076
Kurzfristige Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	6'358'605	4'642'378
Andere Forderungen	435'128	694'413
Gegenüber Nahestehenden	240'088	192'486
Passive Rechnungsabgrenzungen	5'420'784	4'046'607

# Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2008 CHF	31.12.2007 CHF
<b>Konsolidierungsgrundsätze</b>		
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.		
<b>Konsolidierungskreis</b>		
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
<b>Konsolidierungsgrundlagen</b>		
Grundlage für die Konsolidierung bilden die Einzelabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften zu Buchwerten.		
<b>Konsolidierungsstichtag</b>		
Alle Gruppengesellschaften schliessen ihre Bücher auf den 31. Dezember.		
<b>Kapitalkonsolidierung</b>		
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.		
<b>Bewertungsgrundsätze</b>		
Die Bewertungen erfolgen zu den handelsrechtlichen Bestimmungen. Die Leistungen werden konzernintern zu Marktpreisen verrechnet.		
<b>Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen</b>		
Belehnung laut Eisenbahn-Pfandbuch	p. m.	p. m.
<b>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	336'254'100	332'413'177
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>	229'414	214'466
<b>Wesentliche Beteiligung</b>		
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)	127'404	131'304
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	125'659	127'404
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
Transaktionen mit eigenen Aktien:		
– Erwerb eigener Aktien (Nennwert)	25	
– Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	800	3'850
– Verkauf eigener Aktien (Nennwert)	970	50
– Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie	–	
– Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.52	2.40
<b>Auflösung stiller Reserven</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Nettoauflösung stiller Reserven	CHF 8,0 Mio.	n/a

### US-Leasing-Transaktion

Im Rahmen der US-Leasing-Transaktion (Lease and lease back) für Teile des Rollmaterials im Wert von USD 30,1 Mio. (Vorjahr USD 39,3 Mio.) können bei Vertragsverletzungen durch die Appenzeller Bahnen Verpflichtungen entstehen. Derzeit sind keine Vertragsverletzungen bekannt.

### Pensionskasse Ascoop

Die Pensionskasse Ascoop weist per 31. Dezember 2008 eine Unterdeckung von CHF 23,5 Mio. (Vorjahr CHF 17,6 Mio.) für das Vorsorgewerk der Appenzeller Bahnen AG aus. Die Unterdeckung ist per 31. Dezember 2008 in den Rückstellungen vollumfänglich enthalten.

### Risikobeurteilung

Der kontinuierliche Risikomanagement-Prozess sieht vor, dass der Risikokatalog vom Verwaltungsrat sowie den Mitgliedern der Geschäftsleitung jeweils einmal jährlich aktualisiert wird, letztmals am 12. September 2008. Die Massnahmen werden laufend aktualisiert und umgesetzt.

### Vergleichbarkeit der Jahresrechnung mit dem Vorjahr

Die Erfolgsrechnung ist ab dem Geschäftsjahr 2008 in anderer Form gegliedert. Die Vergleichszahlen des Vorjahres wurden dementsprechend angepasst.

# 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](http://www.ey.com/ch)

An die Generalversammlung der  
Appenzeller Bahnen AG, Herisau

St. Gallen, 1. Mai 2009

## Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende konsolidierte Jahresrechnung der Appenzeller Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 24 - 27) für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten wurden am 27. Februar 2009 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 2008 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

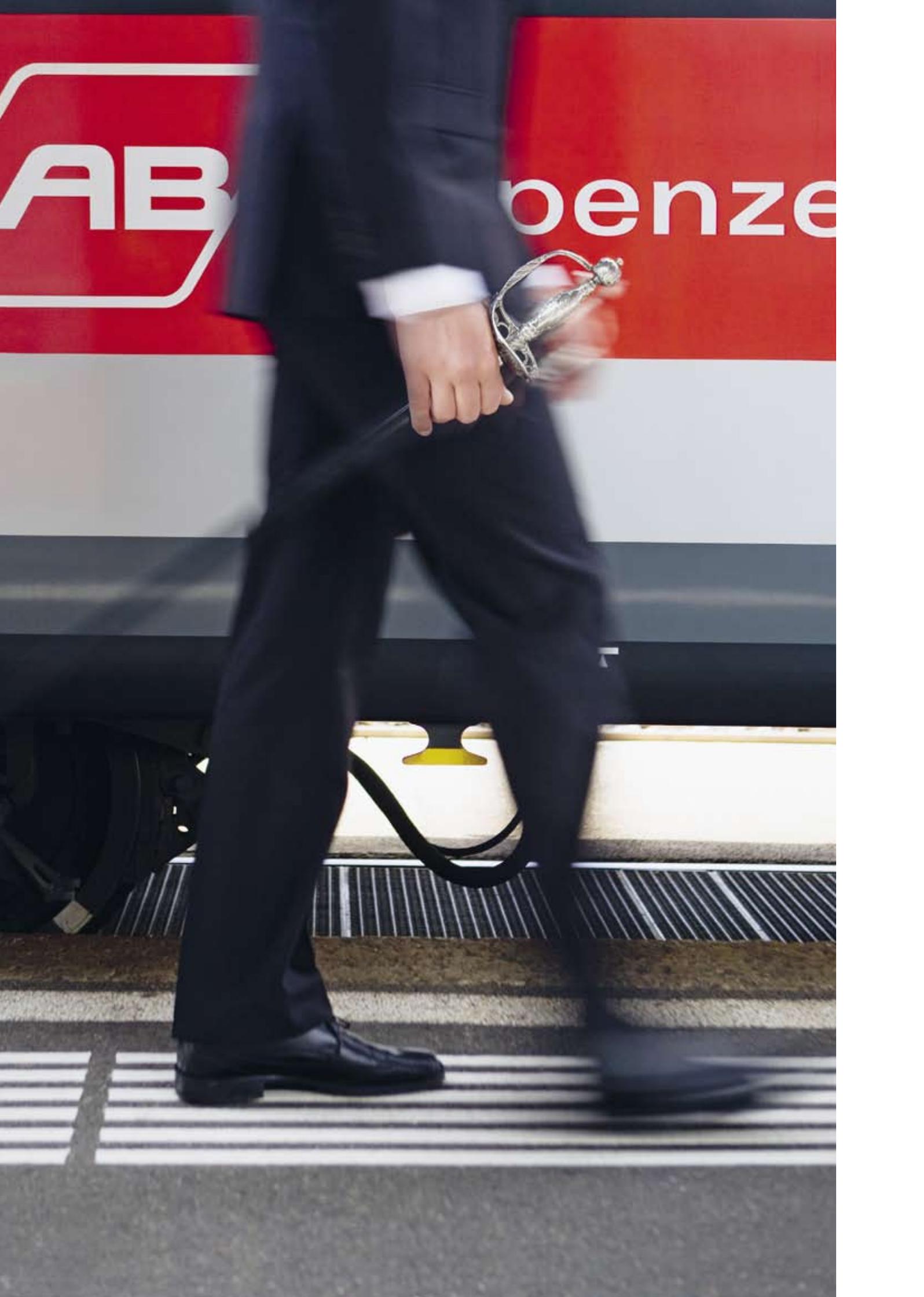
Markus Oppliger  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Daniel Ambord  
Zugelassener Revisionsexperte

Mitglied der Treuhänder-Kammer

AB

oENZE



# Technische Angaben

Linien (alle Linien total 77,209 km)	Gossau- Wasserauen	St. Gallen- Appenzell	Gais-Altstätten Stadt
<b>Gleisanlagen</b>	<b>32,100 km</b>	<b>20,003 km</b>	<b>7,656 km</b>
Grösste Steigungen	37‰	100‰	160‰
Kleinster Kurvenradius	90 m	30 m	28 m
Spurweite	1000 mm	1000 mm	1000 mm
<b>Tunnels und Galerien</b>	<b>2</b>		
Gesamtlänge aller Tunnels	96 m		
<b>Brücken</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>2</b>
Gesamtlänge aller Brücken	359 m	585 m	8 m
Längste Brücke: Sitterviadukt Appenzell		299 m	
<b>Zahnstangenabschnitte</b>		<b>0,940 km</b>	<b>3,264 km</b>
Systeme		Riggenbach/Strub	Strub
<b>Sicherungsanlagen</b>			
Automatische Schrankenanlagen	26	11	1
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	16	33	
Stationsstellwerke	11	9	
Fernstellwerke	2	1	
<b>Schienenprofil</b>	<b>VST 36, SBB I</b>	<b>VST 36, SBB I</b>	<b>VST 36, VST C</b>
Art der Schwellen	Holz, Stahl, Beton	Holz, Stahl, Beton	Holz, Stahl
Maximale Achslast	16 t		
<b>Stromsystem</b>	<b>1 500 V</b>	<b>1 500 V</b>	<b>1 500 V</b>
Anzahl Gleichrichterstationen	3	3	1
<b>Bahnhöfe</b>			
Bahnhöfe	10	9	4
Haltestellen	4	6	5
<b>Rollmaterial</b>			
Pendelzüge	6	7	
Triebwagen	3		
Elektrische Lokomotiven	1		
Dampflok	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

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

## Sicherungsanlagen

Automatische Schrankenanlagen	2		
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	13	1	1
Stationsstellwerke			
Fernstellwerke	1		

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

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

## Bahnhöfe

Bahnhöfe	7	5	2
Haltestellen	6	3	2

## Rollmaterial

Pendelzüge	9		
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			

# Appenzell

Schwabenhöhe 785,53



## **Impressum**

Konzept und Text

Eva Nietlispach, St. Gallen und

Alexander Liniger, Herisau

Bild

Jürg Zürcher, St. Gallen

Gestaltung

GFS Communications AG, St. Gallen

Druck

Appenzeller Medienhaus AG, Herisau

Auflage

1900 Exemplare

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](http://www.appenzellerbahnen.ch)

