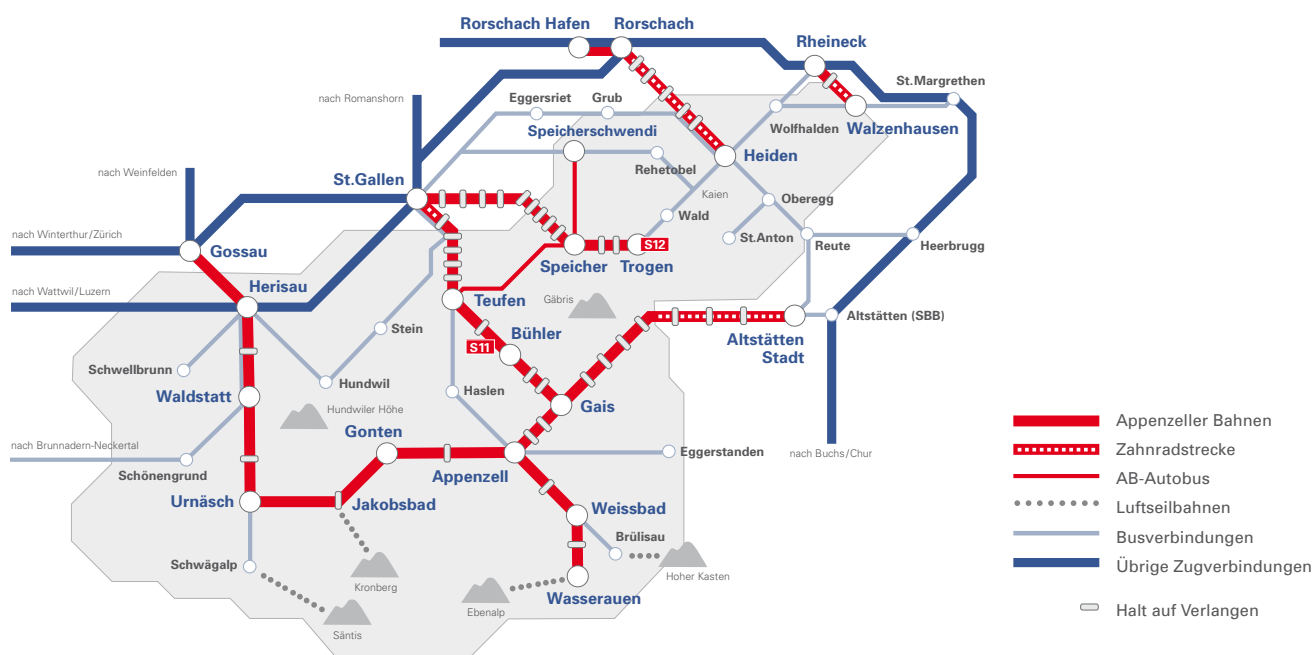




## Geschäftsbericht 2007

# Inhaltsverzeichnis

Editorial Präsident	1
Jahresergebnis 2007 in der Übersicht	2
Die Fusion zahlt sich aus	3
Im Takt durch St.Gallen	4–5
Positionieren und Kooperieren	6
Grösseres Angebot, effizientere Abläufe	8–9
Unsere Partner	10
Corporate Governance	12–13
Geschäftsleitung	14
Dank und Anträge	15
Jahresrechnung 2007	17
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen	18–19
Bilanz Appenzeller Bahnen	20
Anhang Appenzeller Bahnen	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

Wir blicken auf ein erfreuliches Jahr zurück, wir sind gut in Fahrt: Noch mehr Passagiere als 2006 haben in den Appenzeller Bahnen Platz genommen, wir haben ein sehr gutes finanzielles Ergebnis erzielt und sind fit für die nächsten grossen Herausforderungen. Sie heissen «Durchmesserlinie» sowie in zweiter Priorität «Ortsdurchfahrt Teufen». Die Projekte werden der Region St.Gallen–Appenzellerland eine moderne leistungsfähige Agglomerationsbahn bringen. Für die Durchmesserlinie haben wir von den beteiligten Kantonen St.Gallen, Ausser- und Innerrhoden sowie der Stadt St.Gallen Grünlicht für die Projektierungsphase erhalten. Diese steht nun unter dem Lead der Appenzeller Bahnen. Wir wollen das Projekt in diesem Jahr entscheidend vorantreiben. Das fordert von uns Engagement, Ressourcen und Know-how. Wir haben deshalb im letzten Jahr – das erste volle Jahr nach der Fusion der Appenzeller Bahnen – unsere Konsolidierung energisch vorangetrieben und weitere Synergien geschaffen. Sichtbares Zeichen der Konsolidierung ist etwa die Zusammenlegung der gesamten Geschäftsleitung in Herisau, was das Führen wesentlich effizienter macht.

Der Verwaltungsrat ist definitiv konstituiert. Wir haben letztes Jahr ein Audit Committee gebildet, das nicht nur die Überwachung der Geschäftsführung in finanzieller und rechtlicher Hinsicht unterstützt, sondern auch prüft, ob die Finanz- und Investitionspläne mit den strategischen Zielen unseres Unternehmens übereinstimmen. Sodann haben wir im Verwaltungsrat im Austausch mit der Geschäftsleitung unser Risikomanagement vorangetrieben. Wir haben Lücken im Sicherheitsdispositiv geortet, entsprechende Massnahmen aufgegleist und das Risikobewusstsein im Unternehmen gestärkt.

Man soll uns auch an unseren Versprechen messen: Dazu gehört, mit Netzpartnern zu kooperieren, um unserer Bevölkerung ein attraktives öV-Angebot im Pendler- und Tourismusmarkt, auf Schiene oder Strasse, anzubieten. Diesem Ziel sind wir mit der fertig gestellten Werkstätte in Heiden ein gutes Stück näher gekommen. Dort unterhalten wir neben unserem

eigenen Rollmaterial auch Postautos. Die Werkstätte ist für uns nicht nur Aushängeschild in dieser Region, sondern kann als Musterbeispiel für eine konstruktive Zusammenarbeit zweier öffentlicher Transportunternehmen gelten. Wir erwirtschaften dort mit unseren Werkstattdienstleistungen auch erwünschten zusätzlichen Nebenerwerb. Übrigens konnten bei diesem Neubau dank straffem Projektmanagement die Kostenüberschreitungen im Rahmen gehalten werden.

Die Appenzeller Bahnen wollen – gerade mit Blick auch auf die grossen zukünftigen Herausforderungen – attraktiv sein für gute und motivierte Mitarbeitende. Dazu gehören gute Anstellungsbedingungen: Die Verhandlungen zum Firmenarbeitsvertrag konnten konstruktiv weitergeführt werden. Sie waren ins Stocken geraten, da der Verwaltungsrat ein Schiedsgericht in Lohnfragen entschieden ablehnt. Die Löhne festzusetzen – freilich nach transparenten Kriterien – gehört in die Verantwortung der Unternehmensführung. Die Probleme der Pensionskasse hingegen harren immer noch der Lösung, denn die Mitarbeitenden haben unseren Sanierungsvorschlag soeben abgelehnt (siehe Seite 9). Für den Verwaltungsrat ist es nun im Interesse des Unternehmens und der Mitarbeitenden wichtig, nach neuen Wegen zu suchen.

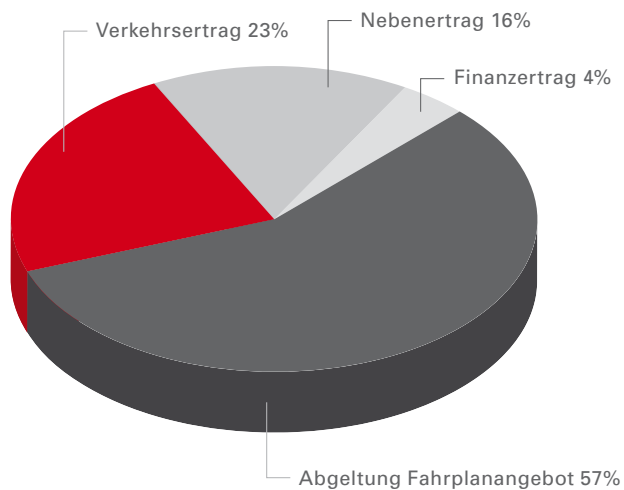
Unser gutes Ergebnis wäre ohne Einsatz aller nicht möglich. Ich danke an dieser Stelle der Direktion und allen Mitarbeitenden für ihr Engagement. Danken möchte ich aber auch meinen Kolleginnen und Kollegen im Verwaltungsrat. Ich bedaure sehr, dass Stefan Baumberger aus Krankheitsgründen an unseren Sitzungen nicht mehr teilnehmen konnte. Als konstruktiv kritischer Geist hat uns dieser Unternehmer oft Impulse gegeben. Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für Ihr Vertrauen in die Appenzeller Bahnen.



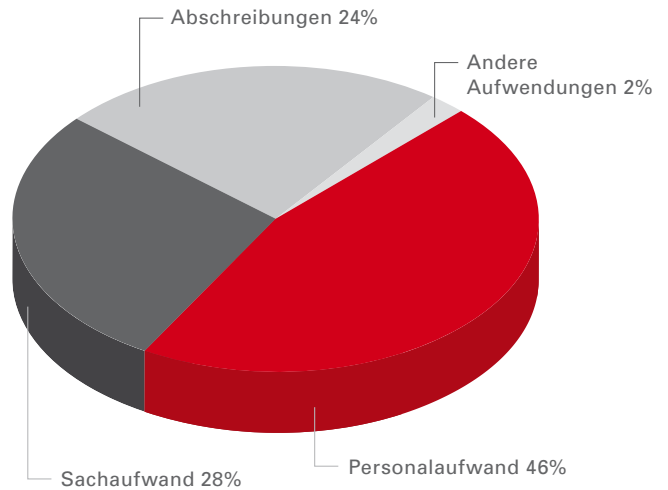
**Hanswalter Schmid**  
Präsident des Verwaltungsrates

# Jahresergebnis 2007 in der Übersicht

## Ertrag



## Aufwand



## Kennzahlen im Vergleich

Personalbestand (PE/Jahr)  
Anzahl beförderter Personen

Personenkilometer  
Bahn- und Buskilometer

Verkehrsertrag  
Abgeltung Fahrplanangebot  
Andere Erträge

Personalaufwand  
Sach- und Finanzaufwand  
Abschreibungen

Unternehmensgewinn

	2007	2006
	175	175
	6,141 Mio.	5,764 Mio.
	53,073 Mio.	50,189 Mio.
	1,741 Mio.	1,670 Mio.
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
	9'543'731	9'581'184
	23'713'675	23'155'275
	6'826'606	5'278'437
	16'889'251	16'824'607
	11'693'976	9'969'397
	9'638'921	8'765'622
	205'080	169'488

## Die Fusion zahlt sich aus

Seit der Fusion im Juni 2006 blicken die neuen Appenzeller Bahnen zum ersten Mal auf ein vollständiges Geschäftsjahr zurück – und schreiben neue Rekorde: Mit über sechs Millionen Fahrgästen legten die Frequenzen um sieben Prozent zu. Aus der Geschäftstätigkeit resultierte ein erfreulicher Erfolg von 1,9 Mio. Franken. Das erlaubt, Rückstellungen für die Personalvorsorge in der Höhe von 1,7 Mio. Franken zu tätigen, womit ein Unternehmensgewinn von 0,2 Mio. Franken verbleibt. Schon jetzt können wir feststellen: Die Fusion beginnt sich auszuzahlen. Die einmaligen Fusionskosten schlugen per 2006 mit 730'000 Franken zu Buche. Per Ende 2007 haben wir bereits unter verschiedenen Titeln 700'000 Franken eingespart. So sind wir überzeugt, dass wir das finanzielle Ziel der Fusion erreichen werden, nämlich bis Mitte 2011 dank Synergien rund 2 Mio. Franken einzusparen.

Wir können heute auch feststellen, dass unser Ergebnis nicht mehr das Resultat von vier Unternehmen ist. Wir arbeiten gemeinsam. Das zeigt sich zum Beispiel bei den Mitarbeitenden: An verschiedenen Orten, sei es in der Finanzabteilung oder in Werkstätten, arbeiten gemischte Teams. Einige Lokführer fahren auf verschiedenen Linien. Wichtig ist deshalb auch, dass der Firmenarbeitsvertrag bald in Kraft gesetzt und damit die Anstellungsbedingungen vereinheitlicht werden können. Die Zeichen stehen gut (siehe Seite 9). Auch in der Geschäftsleitung arbeiten wir speditiv zusammen. Die «Neuen», Roger Wenk, Leiter Abteilung Rollmaterial und Werkstätten, sowie Christian Saxer, Leiter Finanzen, haben rasch Fuss gefasst und sind wichtige Mitglieder der Geschäftsleitung geworden. Pensioniert wurden die Geschäftsleitungsmitglieder Urs von Arx und Melitta Sutter. Sie haben die «Vorgängerbahnen» massgeblich geprägt. Urs von Arx als langjähriger Stellvertretender Direktor und Finanzchef der alten Appenzeller Bahnen und Melitta Sutter als langjährige Geschäftsführerin der Trogenerbahn. Simone Agosti schliesslich leitet neu und initiativ die Abteilung Marketing, welche sie von Melitta Sutter übernommen hat. Ich möchte meiner Kollegin und

meinen Kollegen in der Geschäftsleitung sowie allen Mitarbeitenden für ihren Einsatz herzlich danken!

Für die Zukunft sind wichtige Projekte aufgegleist, welche die Appenzeller Bahnen in ihrer Rolle als zentrales Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in unserer Region entscheidend stärken. In erste Linie ist es das für die Appenzeller Bahnen wichtigste strategische Vorhaben der Durchmesserlinie (siehe Seiten 4 und 5). Einen Modernisierungsschub mit positiven Folgen auf Effizienz und Qualität des Angebots wird die zentralisierte Fernsteuerung des Betriebs bringen. Das Projekt haben wir 2007 aufgegleist (siehe Seite 8).

Was die Sicherheit betrifft, so ist sie bei den Appenzeller Bahnen ein Hauptthema: Wir haben nach Unfällen im letzten Jahr – vor allem im Zusammenhang mit Stürmen – neue Sicherheitsmassnahmen umgesetzt und ein Riskmanagement lanciert. Und auch letztes Jahr sicherten wir zahlreiche Bahnübergänge. Wir wollen die Kadenz der Sanierungen weiter steigern. Doch das Sanierungstempo können wir wegen langer Genehmigungsverfahren und Einsprachemöglichkeiten nicht allein bestimmen.

Tempo gemacht haben wir auch bei den Angebotsverbesserungen: So können wir etwa unseren Fahrgästen auf der Linie Gossau–Appenzell–Wasserauen vermehrt den Halbstundentakt anbieten.

Als Zeichen des Vertrauens in die Appenzeller Bahnen schliesslich darf gewertet werden, dass die Frauenfeld-Wil-Bahn den Vertrag zur Geschäftsführung mit uns um weitere fünf Jahre verlängert hat.



**Dr. Hansjürg Düsel**  
Direktor

# Im Takt durch St.Gallen

## «Durchmesserlinie» bringt der Region moderne Agglomerationsbahn

Die Durchmesserlinie ist das strategisch wichtigste Projekt der Appenzeller Bahnen. Es wird zusammen mit der Stadt St.Gallen und den Kantonen SG, AR sowie AI vorangetrieben. Jetzt hat die Projektierungsphase begonnen, die unter Federführung der Appenzeller Bahnen, respektive des Direktors Dr. Hansjürg Düsel steht.

### Die Situation heute: überlastete Strassen

Die Linien von Trogen und Appenzell enden in St.Gallen nebeneinander. Wer z.B. von Teufen her in die Innenstadt will, muss umsteigen. Zudem arbeiten sich die Züge Richtung Appenzell unmittelbar nach dem Bahnhof mit Zahnrad die steile Wiese der Ruckhalde hoch und queren oben im Riethüsliquartier die stark befahrene Teufener Strasse just an einer Kreuzung.

St.Gallen und seine Agglomeration entwickeln sich erfreulich. In den Vorortsgemeinden rund um St.Gallen wächst die Bevölkerung. Vor allem aus Teufen und Speicher strömen immer mehr Pendler nach St.Gallen. So verkehren auf der Teufenerstrasse im Riethüsli heute schon täglich über 13'000 Fahrzeuge.

### Kurze Rückblende

Überlegungen zur Verbesserung der Situation gehen in die 70er Jahre zurück, als man eine Umstellung auf Busbetrieb verwarf: Ein Bahntrasse hat mit Blick auf Staus klare Vorteile. Die Idee eines Tunnels bis zum Riethüsli wurde aus finanziellen Gründen zurückgestellt. Ende 2005 nahmen die damaligen Appenzeller Bahnen und die Trogenerbahn zusammen mit den Kantonen AI, AR, SG und der Stadt St.Gallen diese Idee wieder auf, stellten sie aber in einen weiteren Kontext einer Agglomerationsverkehrsschau.

### Die Situation morgen: moderne S-Bahn

Das Projekt Durchmesserlinie macht aus den Appenzeller Bahnen in der Region St.Gallen eine moderne Agglomerationsbahn mit Attraktivitätsgewinn für die Fahrgäste und die Region sowie einem effizienteren

Betrieb für die Appenzeller Bahnen. Die Fahrgäste profitieren von einem deutlich besseren Angebot und mehr Komfort: Die Linien St.Gallen–Trogen und St.Gallen–Appenzell werden verbunden. So können die Ausserrhoder Gemeinden mit den Haltestellen in der Stadt St.Gallen optimal bedient werden. Wer von Teufen her kommend beispielsweise in die Altstadt will, muss am Bahnhof nicht mehr umsteigen und warten. Zudem sind neue Haltestellen im Stadtgebiet, so beim Güterbahnhof und oberhalb des Birnbäumenhangs, vorgesehen. Die Züge verkehren neu im dichten 15-Minuten-Takt mit leicht kürzerer Fahrzeit – ideal für Pendlerinnen und Pendler. Vom dichteren Takt profitieren auch diejenigen Fahrgäste, welche im St.Galler Hauptbahnhof auf weitere Regional- oder Schnellzüge umsteigen. Moderne, attraktive und tramähnliche Niederflurfahrzeuge machen die Fahrt zudem leiser und das Einsteigen bequemer.

Auf der Strecke Appenzell–St.Gallen benützen heute täglich 3'600 Passagiere die Bahn, 3'200 sind es auf der Linie St.Gallen–Trogen. Eine Studie unter Mithilfe der ETH geht davon aus, dass diese Agglomerationsbahn 2020 bis zu 50% mehr Fahrgäste befördern wird als heute. Das bedeutet, die Strassen werden entlastet.

Da der geplante Durchgangsbahnhof gegenüber dem heutigen weniger Geleise und deshalb weniger Platz braucht, ist die Stadt bei der geplanten Neugestaltung des südlichen Bahnhofplatzes freier. Mehr Spielraum für ihre Entwicklung erhält sie zudem mit der neuen Haltestelle beim Güterbahnhof sowie bei Birnbäumen. Und im Quartier Riethüsli gehören die gefährlichen Bahnübergänge der Vergangenheit an.

Mittelfristig müsste für die Linie St.Gallen–Appenzell neues Zahnrad-Rollmaterial beschafft werden. Dieses wäre weit teurer als die konventionellen Fahrzeuge der Durchmesserlinie. Ein weiterer Punkt sind geringere Energiekosten dank leichterer Fahrzeuge. Ohne Zahnradstrecke wird der Infrastruktur- und Roll-

materialunterhalt für die Appenzeller Bahnen einfacher und kostengünstiger.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse eines externen Ingenieurbüros bestätigt die Vorteile des Projekts für die Fahrgäste, die Region und die Appenzeller Bahnen.

### Das Projekt im Detail

Damit die Züge neu im Viertelstundentakt verkehren und ohne Zeitverzögerung kreuzen können, müssen auf der gesamten Strecke diverse Kreuzungsstellen ergänzt respektive neu gebaut werden. Beim Güterbahnhof und Schwarzen Bären (St.Gallen) sowie in der Lustmühle vor Teufen und beim Hirschberg vor Appenzell müssen die Geleise angepasst werden. Ein Knackpunkt ist die Zahnradstrecke Ruckhalde. An dieser Stelle muss der Zahnradantrieb beseitigt und Zeit für die Fahrplanverdichtung gewonnen werden. Die geplante Linienführung sieht einen wesentlich kürzeren Tunnel vor als bei der Variante, die in den 1990er-Jahren diskutiert wurde. Denn heutiges Rollmaterial kann auch ohne Zahnrad beträchtliche Steigungen (bis acht Prozent) überwinden. Und schliesslich wird der heutige Bahnhof der Appenzeller- und Trogenerlinie in St.Gallen zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut. Auch bei der Bahntechnik muss vereinheitlicht werden. Denn mit Ausnahme



der Spurbreite unterscheiden sich die zwei Linien in einigen Punkten: unterschiedliche Fahrdrabtspannung, Radprofile und Weichen.

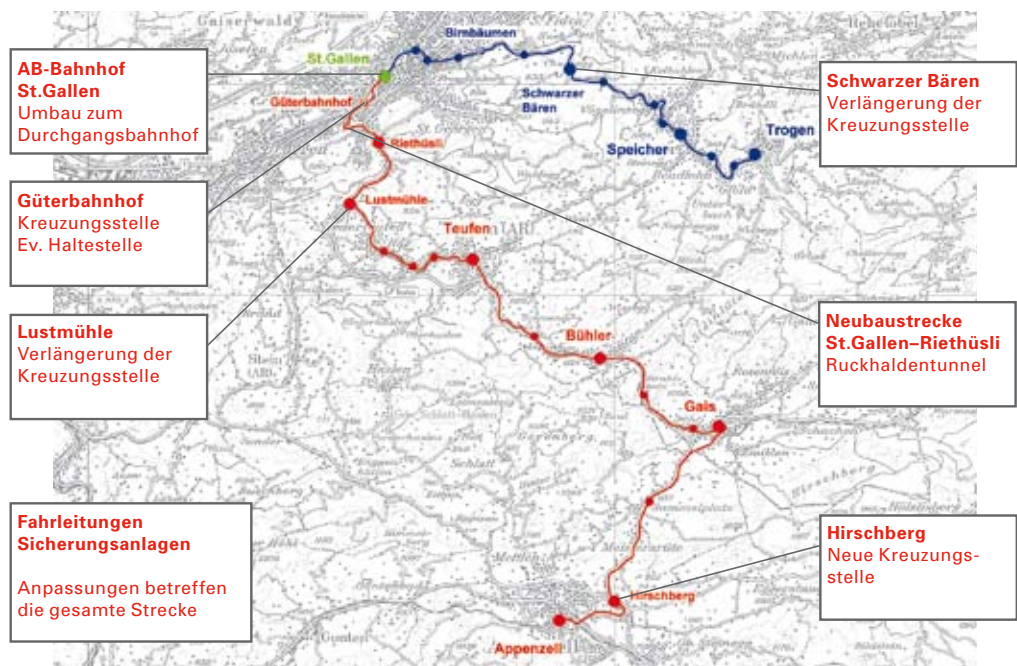
### Finanzen: Mithilfe des Bundes

Das Projekt kostet rund 80 Mio. Franken. Da sein Kosten-Nutzen-Verhältnis klar positiv ist, besteht gute Aussicht, dass sich der Bund via Infrastrukturfonds an den Kosten – bis zu 50% – beteiligt. Die restlichen Kosten werden durch die Kantone SG, AR und AI sowie die Stadt St.Gallen finanziert.

### 2015 könnten erste Züge rollen

Um bis Frühjahr 2009 das Genehmigungsprojekt nach Bern senden zu können, wurden zahlreiche Projektierungsaufträge erteilt. Realistisch ist, dass 2015 die ersten Züge den Ruckhalde-Tunnel passieren. Das hiesse: Baubeginn 2012.

### Teilprojekte der Durchmesserlinie Trogen–St.Gallen–Appenzell



# Positionieren und Kooperieren

## Die Arbeit der Abteilung Marketing/Verkauf im letzten Jahr

Die Appenzeller Bahnen als touristische Bahn zu positionieren, war ein Schwerpunkt der Abteilung Marketing/Verkauf im letzten Jahr. Unter Leitung von Simone Agosti arbeiteten die Appenzeller Bahnen noch stärker mit Tourismusorganisationen in der Region zusammen. Verschiedene Projekte wurden weitergeführt oder zum ersten Mal gemeinsam realisiert. Zu letzteren gehört etwa das RailAway Angebot «Rondom Gsond im Appenzellerland», das Bahnfahren auf der Linie Rorschach–Heiden und Baden im Heilbad Unterrechtestein kombiniert. Zum ersten Mal wurden – zusammen mit den Appenzeller Tourismusorganisationen – Pauschalangebote für Tagestouristen zusammengestellt und per Mailing an rund 900 Firmen in der Region Ostschweiz versandt.

Mit privaten Organisationen und Firmen wurde mit Erfolg intensiver zusammengearbeitet: Kundenbindungsaktionen gab es etwa mit der Elektra Walzenhausen, welche rund 8'200 Bahntickets an ihre Kunden verschenkte, oder mit der Metzgerei Wetter in Appenzell. Ein positives Echo fand auch die Studienreise, welche die Appenzeller Bahnen erstmals zusammen mit dem Restaurant Waldegg organisierten.

Als eine der grösseren Transportunternehmung in der Region Ostschweiz ist für die Appenzeller Bahnen die Mitarbeit in der Marketinggruppe des Tarifverbands «Ostwind» von hoher Bedeutung. Gemeinsam mit

den weiteren Ostschweizer Transportunternehmen wird in diesem Gremium der wichtige Pendlermarkt bearbeitet.

Freude bereiten immer wieder die Erlebnisfahrzeuge der Appenzeller Bahnen. Sie kamen im letzten Jahr zu rund 90 schönen Einsätzen, sei's fürs Familienfest oder den Geschäftsausflug. Beworben wurden diese Fahrten auch an der Hochzeitsmesse in St.Gallen oder zusammen mit dem Verein AG2 (Historische Appenzeller Bahnen) am Nostalgiemarkt in Altstätten.

Gestärkt wurde der Verkauf zudem an den eigenen Verkaufsstellen. Seit zwei Jahren finden übrigens, organisiert durch die Appenzeller Bahnen, gemeinsame Schulungen des Verkaufspersonals mit Railplus (Verband der meterspurigen Bahnen in der Schweiz) statt.

Die zweite Phase des Rebrandings wurde letztes Jahr abgeschlossen. Gebäude und Rollmaterial der «alten» AB tragen nun auch den frischen weissen Schriftzug «Appenzeller Bahnen» auf klassisch leuchtendem Eisenbahnrot.

Die Appenzeller Bahnen wollen künftig noch intensiver mit Gruppen- und Eventveranstaltern sowie mit anderen touristischen Unternehmen kooperieren. Ausserdem soll der Auftritt der Appenzeller Bahnen gegen aussen weiter gestärkt und vereinheitlicht werden, um damit die Marke noch besser zu positionieren.





AB Appenzel enen

# Grösseres Angebot, effizientere Abläufe

## Die Abteilungen Infrastruktur, Rollmaterial, Personal und Betrieb

### Sanieren und Investieren

Die Abteilung Infrastruktur unter Leitung von Walter Bach ist eine schlanke und fachkundige Truppe mit breit gefächerten Aufgaben. Sie hat 2007 insgesamt 600 m Geleise und 1200 m Fahrleitungen saniert. Zu den vordringlichsten Aufgaben gehörte jedoch auch letztes Jahr die Sicherung von Bahnübergängen. Die Appenzeller Bahnen gehen dabei nach einer Prioritätenliste abgestuft nach Gefährdungsgrad vor: Ende März 2007 nahm die Sicherungsanlage beim Bahnübergang Ebni in Teufen den Betrieb auf. Auf der Linie GAW wurden die Übergänge Saien, Felsenegg und Trüüblikrank mit Blinklichtsignalanlagen gesichert. Auf dieser Linie wie auf der SGA sind damit alle Bahnübergänge, die auf der Bundesliste mit den schweizweit gefährlichsten Übergängen figurieren, saniert. Bei anderen Bahnübergängen konnten die Auflageprojekte vorangetrieben werden, so etwa die Mooshalde in Waldstatt oder die Übergänge in der Jonenwatt.

Nach zweijähriger Bauzeit konnte anfangs 2008 das neue Wartungsgebäude der Appenzeller Bahnen in Heiden festlich eingeweiht werden. Im Neubau, der knapp sieben Mio. Franken kostete, sind zehn Vollzeit- und vier Teilzeitmitarbeitende der Abteilung Rollmaterial und Werkstätten beschäftigt. Optimale Arbeitsabläufe garantieren effizientes und kostengünstiges Arbeiten: So verfügt die Bahnhofhalle etwa über ein Grubengleis für Reparaturen unter dem Fahrzeug. Hier werden zur Hauptsache die Fahrzeuge der Linie RHB unterhalten. Die Bushalle verfügt über eine voll ausgestattete Prüfstrasse für Bus, Last- und Personenwagen. Kundin ist hier zu 90% die Post mit den «gelben Fahrzeugen». Zu zehn Prozent sind es weitere Drittkunden der Region Heiden.

Ein herausforderndes 10-Mio.-Franken-Projekt wurde letztes Jahr aufgleist und soll bis spätestens 2013 realisiert werden: Eine neue Betriebszentrale für die Leittechnik – wozu etwa Stellwerke und Funknetze gehören – sowie der altersbedingte Ersatz der Stell-

werke Herisau und eventuell Sulzbrunn. Die drei Hauptlinien der Appenzeller Bahnen werden heute von vier verschiedenen Orten aus mit teilweise technisch veralteten, unterschiedlichen Systemen gesteuert. Das erschwert es, die Appenzeller Bahnen einheitlich und koordiniert zu betreiben.

### Knowhow austauschen

Die Abteilung Rollmaterial und Werkstätten steht seit dem 1. Januar 2007 neu unter Leitung von Roger Wenk. Ihre Organisation wurde neu strukturiert, mit dem Ziel, Synergien der Werkstätten in Gais, Herisau, Speicher und Heiden noch besser zu nutzen. Seither profitieren die einzelnen Werkstätten stärker von spezifischem Knowhow untereinander, etwa durch Mitarbeitertausch. Auch werden Material und Ersatzteile vermehrt gemeinsam beschafft, was zu besseren Einkaufspreisen und somit zu Einsparungen führt.

Das Revisionsprogramm 2007 konnte inklusive dem geplanten Unterhalt kosten- und termingerecht abgeschlossen werden – und dies trotz einiger sturm- und unfallbedingter, zum Teil grosser Schäden an einzelnen Fahrzeugen und Kompositionen. Ein weiterer «Refit-Wagen» – ein 40-jähriger Personenwagen der «alten» Appenzeller Bahnen – hat die Werkstätte Gais komplett revidiert verlassen und ist wieder im Einsatz. Diverse Fahrzeuge der Linien SGA und GAW erstrahlen frisch lackiert im neuen Erscheinungsbild der Appenzeller Bahnen.

Weitgehend gelöst werden konnte auch das Problem des lästigen Geräusches, des «Kurvenkreischens», welches mehrheitlich die neuen Züge auf der Linie St.Gallen–Trogn in den Kurven verursachten. Die Appenzeller Bahnen veranstalteten dazu, gemeinsam mit dem Zughersteller Stadler Altenrhein AG, eine Informationsveranstaltung in Speicher. Folgende Lösung ist nun erfolgreich: Der Schienenkopf wird mit einem biologisch abbaubaren Spezialmittel, welches vom fahrenden Zug abgegeben wird, beschichtet.

### **Firmenarbeitsvertrag auf dem Weg**

Ende 2007 arbeiteten bei den Appenzeller Bahnen 200 Mitarbeitende. Insgesamt waren es 175 Vollzeitstellen. Unter den Mitarbeitenden sind sieben Jugendliche in Ausbildung. Wichtige Personalfragen werden durch die Abteilung Personal und Services behandelt, welche durch Hanspeter Müller geleitet wird. Zahlreiche Angestellte konnten im Rahmen des Personalanlasses die Gratulationen zu ihrer 20- bis 45-jährigen Unternehmenstreue entgegennehmen. Lea Blindenbacher schloss ihre dreijährige Berufsausbildung als Kauffrau, Fachrichtung öV, mit bestem Erfolg ab. Wir gratulieren herzlich.

Bei der Fusion der Appenzeller Bahnen wurde entschieden, dass attraktive Arbeitsbedingungen im Rahmen eines Firmenarbeitsvertrages FAV vereinheitlicht werden sollen. Zunächst gerieten die Gespräche mit dem Verhandlungspartner, dem Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV), ins Stocken und wurden schliesslich vom SEV für sechs Monate abgebrochen: Der Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen lehnte ein Schiedsgericht in Lohnfragen – wie vom SEV gefordert – entschieden ab. Er will die Lohnmassnahmen in eigener Kompetenz festsetzen, da er auch die Budgetverantwortung trägt. Dank eines Kompromisses ist das Projekt jetzt in der Differenzbereinigung. Der FAV soll im Juli 2008 in Kraft gesetzt werden.

Wie die Probleme der Pensionskasse gelöst werden sollen, ist vorerst noch offen. Das vorgeschlagene Sanierungspaket hat das Personal in der Abstimmung im Mai 2008 abgelehnt. Der Lösungsvorschlag hatte folgende Eckwerte: Wechsel von der Pensionskasse ASCOOP zu derjenigen des Kantons AR. Der Arbeitgeber finanziert die Deckungslücke in der Höhe von rund 25 Mio. Franken, die Arbeitnehmer beteiligen sich daran paritätisch im Rahmen eines nachhaltigen Lohnverzichts von 2,5%.

Neuen Mitarbeitenden werden nach Ablauf des ersten Dienstjahres 50 Namenaktien der Appenzeller Bahnen geschenkt. Dies gilt auch für Mitarbeitende der ex Trogenerbahn TB, der ex Rorschach-Heiden-Bergbahn RHB und der ex Bergbahn Rheineck-Walzenhausen RhW, welche noch keine Aktien erhalten haben.

### **Hin zum konsequenten Halbstundentakt**

Die Abteilung Betrieb unter Leitung von Sigi Lechner hält die Züge und Busse täglich pünktlich am Rollen. Mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 wurden zahlreiche Verbesserungen im Angebot realisiert. Zusätzliche Zugspare verkehren etwa mittags zwischen Herisau und Appenzell sowie abends bzw. morgens zwischen Urnäsch und Appenzell. Mit dem Ausbau auf der Linie Gossau–Appenzell–Wasserauen machen die Appenzeller Bahnen einen weiteren Schritt zum konsequenten Halbstundentakt tagsüber, wie er auf den Linien St.Gallen–Gais–Appenzell und St.Gallen–Trogen bereits Standard ist.

Ein neues Konzept bringt auf der Linie Gossau–Wasserauen einen effizienteren Betrieb. Alle Züge verkehren dort mit Führerstand vorne und hinten. Trotz zusätzlicher Züge auf dieser Linie können so der Aufwand stabil gehalten und die Rangierleistungen reduziert werden. Neu gestaltet wurde auch der Einsatz des Zugpersonals: Die acht Mitarbeitenden sind entweder zivil gekleidet in Zweierpatrouille zur Stichprobe bei der Billettkontrolle unterwegs oder aber uniformiert für Rangierleistungen sowie als Auskunft- und Servicepersonal im touristischen Verkehr im Dienst.

Vom 17.–19. Januar 2007 hatten die Appenzeller Bahnen mit drei Unfällen eine schwarze Woche: Am 17. Januar erfasste bei der Eggerstandenstrasse ein Zug eine betagte Frau und verletzte sie tödlich. Zwei Tage später musste ein Lokführer mit ansehen, wie ein Baum im Sturm direkt vor ihm aufs Trasse fiel. Eine Kollision konnte er nicht mehr verhindern. Schwere Stürme hoben gleichentags in Wasserauen einen Steuerwagen aus den Schienen. Der Lokführer kam mit dem Schrecken und leichteren Verletzungen davon. Zu Schaden kamen bei diesen beiden Fällen glücklicherweise keine weiteren Menschen. Hingegen entstand Sachschaden von insgesamt rund 650'000 Franken. Diverse Massnahmen zur Unfallverhütung, insbesondere ein Frühwarnsystem bei Stürmen, wurden sofort umgesetzt und haben sich bereits bewährt. Weiterbildungskurse zu Störungen gab es zudem für sämtliches Stations- und Lokpersonal.

## Unsere Partner

### AB-Shop mit solider Grundlage

Die 100 prozentige AB-Tochter AB-Shop GmbH präsentiert sich sehr solide und mit guter Eigenkapitalunterlegung. Aufgrund der neuen Konkurrenz am Standort Herisau durch den avec Shop der SOB mussten an dieser Verkaufsstelle Umsatzeinbussen in Kauf genommen werden. 0,9 Mio. Konsumenten kauften 2007 in den neun Verkaufsstellen ein, was einen Umsatz von 6,368 Mio. Franken generierte. Dank effizienter Führungshilfsmittel (Kennzahlen, Frequenzermittlung via Kassensysteme) können Veränderungen des Konsumverhaltens sehr genau analysiert werden. Die AB-Shop GmbH hat sich zum Ziel gesetzt, mit verschiedenen Massnahmen den Umsatz wieder zu steigern und allfällige neue Standorte oder Verkaufszweige zu prüfen. Gute Erträge werfen nach wie vor die Automaten ab.

### Quantensprung bei Regiobus

Die Regiobus AG hat wiederum ein erfolgreiches Geschäftsjahr hinter sich – und dank der Shopping Arena in St.Gallen geradezu zu einem Quantensprung ausgeholt. Im Hinblick auf das neue Fussballstadion in Winkeln – die AFG-Arena – und dessen Mantelnutzung als riesiges Einkaufszentrum wurde das Bus-Angebot zwischen Gossau, Herisau und Engelburg sowie der Stadt St.Gallen massiv ausgebaut. Die Regiobus AG Gossau hat sich dazu mit den VBSG (Verkehrsbetriebe der Stadt St.Gallen) sowie mit der Postauto AG zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen und dem Kanton verschiedene Lösungen offeriert und mit einer Variante auch den Zuschlag erhalten. Die Appenzeller Bahnen sind mit 40% Aktienanteil an der Regiobus AG beteiligt und mit zwei Vertretern im Verwaltungsrat aktiv. Sie arbeiten eng mit dem Busunternehmen zusammen.

### Zugkräftige Frauenfeld-Wil-Bahn

Die Appenzeller Bahnen führen seit viereinhalb Jahren die Geschäfte der Frauenfeld-Wil-Bahn. Die Nachfrage der FWB hat sich mit beinahe zehn Prozent zusätzlichen Fahrgästen auch letztes Jahr gesteigert. Insgesamt nutzten 1,19 Mio. Reisende diese Bahn. Dies hat auch zu einer Erhöhung des Reiseverkehrertrags um acht Prozent auf 2,38 Mio. Franken beigetragen. Die Sanierung der insgesamt 13 gefährlichsten Bahnübergänge (L-190) schreitet entsprechend der Bundesvorgaben planmässig voran und kann im Sommer 2008 abgeschlossen werden. Für die zahlreichen verbleibenden Bahnübergänge mit Sicherheitsbedarf wurde unter Leitung des Kantons Thurgau und zusammen mit der FWB im Herbst 2007 eine Arbeitsgruppe gebildet.

### Railplus – AG der Meterspurigen

Mit Railplus haben neun Schweizer Meterspurbahnen nicht nur eine stärkere Stimme im Bereich des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, sondern vor allem auch ein Gefäss zur verbesserten Kooperation in den Bereichen Ausbildung, Einkauf und Lobbying. Dabei setzt Railplus in der Zusammenarbeit stark auf Teams. Sie setzen sich aus Mitarbeitenden der beteiligten Unternehmen zusammen und haben zum Ziel: Erfahrungen aus den unterschiedlichen Unternehmen einbringen; gemeinsame Projekte realisieren; Kräfte bündeln und sich gegenseitig unterstützen; Synergien nutzen und Feedback-Kultur pflegen. Der Direktor der Appenzeller Bahnen, Dr. Hansjürg Düsel, ist im Verwaltungsrat von Railplus und verschiedene Geschäftsleitungsmitglieder arbeiten in den Synergieteamen mit.



# Corporate Governance

## Transparent und effizient führen und kontrollieren

Die Appenzeller Bahnen als öffentliche Unternehmung und teilweise mit öffentlichen Mitteln finanziert, fühlen sich zu besonderer Transparenz verpflichtet. Der Verwaltungsrat hält sich deshalb an die Empfehlungen des «Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance». Im Berichtsjahr rief er zudem einen Finanzausschuss ins Leben, der neben den Aufgaben eines Audit-Committees auch Fragen der Finanzplanung bearbeitet. Die neuen Grundsätze bewähren sich und tragen dazu bei, unter Wahrung von Entscheidungsfähigkeit und Effizienz auf der obersten Unternehmensebene Transparenz und ein ausgewogenes Verhältnis von Führung und Kontrolle zu erreichen.

### Rechtsform und Aktionariat

Die Appenzeller Bahnen 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 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 2007. Zusätzlich hat das Bundesamt für Verkehr die Prüfung nach Art. 70 des EBG vorgenommen.

### Generalversammlung

Am 22. Juni 2007 trafen sich in Walzenhausen im Mehrzweckgebäude 310 Aktionärinnen und Aktionäre

zur 134. ordentlichen GV der Appenzeller Bahnen. Sie vertraten 12'306'336 Aktienstimmen, resp. ein Aktienkapital von 12'306'336 Franken. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnung 2006 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. Sie wählte zudem Sepp Moser, Säckelmeister des Kantons AI, in den Verwaltungsrat. Er ersetzt Paul Julian Wyser, der zurückgetreten ist und dessen engagierte Mitarbeit herzlich verdankt wurde.

### Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat befasste sich im vergangenen Jahr an sechs Sitzungen neben den statutarischen Geschäften unter anderen mit folgenden Themen: Er konstituierte das Audit-Committee und verabschiedete das entsprechende Reglement. Dabei wurden Clemens Wick, Köbi Frei und Paul J. Wyser (per GV 2007 ersetzt durch Sepp Moser) als Mitglieder dieses Finanzausschusses gewählt und Clemens Wick mit dem Vorsitz betraut. Der VR erarbeitete mit der Geschäftsleitung in Workshops ein Risk-Management-Konzept und verabschiedete dieses. Dieses sieht vor, dass relevante Risiken systematisch beurteilt und aktiv gesteuert werden. Erste Massnahmen sollen 2008 realisiert werden. Er genehmigte einen Kredit von 1,956 Mio. Franken für 41 Billettautomaten und befasste sich mit dem einzuführenden Firmenarbeitsvertrag und dem Abschluss der Bauarbeiten für die neue Werkstätte in Heiden. Sein Lösungsvorschlag für die Pensionskasse wurde in der Mitarbeiterabstimmung (Mai 2008) abgelehnt (siehe Seite 9). Dominik Bieli nahm im September 2007 die Arbeit als VR-Sekretär auf.

### Entschädigung der VR-Mitglieder:

Funktion im VR	Jahrespauschale	Sitzungsgeld
Präsident	CHF 15'000.–	CHF 300.–/Sitzung
Vizepräsidentin	CHF 5'000.–	CHF 300.–/Sitzung
Mitglied	CHF 2'500.–	CHF 300.–/Sitzung

# 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,  
ab Juni 2007 Kantonsrat AR



**Stephan Baumberger**  
1948, St.Gallen, im Amt seit 2003,  
Dipl. Chem. HTL, CEO Hänssler AG,  
Herisau



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



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



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



**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



**Paul Julian Wyser**  
1946, Appenzell, im Amt seit 2003,  
Rücktritt per GV 2007,  
El. Ing., Geschäftsführer Wyon AG,  
Appenzell, bis 2007 Regierungsrat AI,  
Säckelmeister



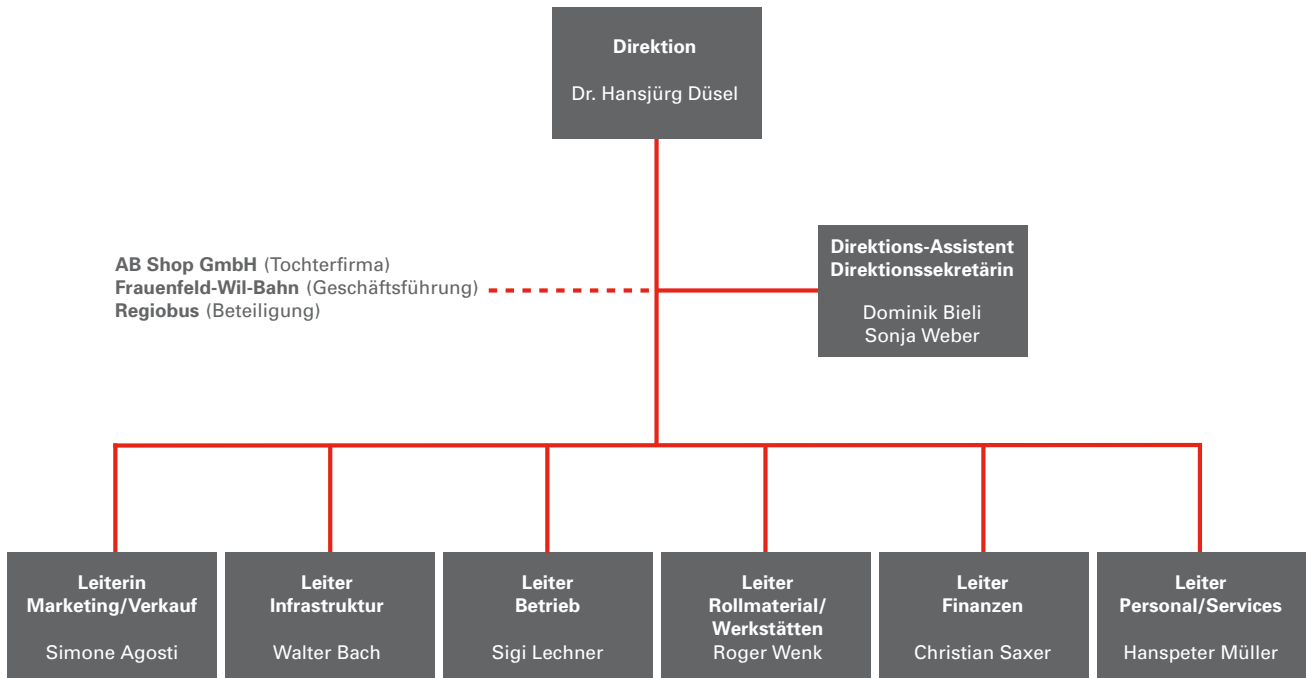
**Josua Bötschi**  
1945, Heiden, im Amt seit 2006,  
Käser/Kaufmann, Leiter Passbüro  
Appenzell A.Rh., 1990–2005 Gemeinde-  
präsident Heiden, Kantonsrat AR



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

# Direktion und Geschäftsleitung

Bewährte und neue Köpfe



Die Direktion und die gesamte Geschäftsleitung der Appenzeller Bahnen sind neu seit dem 1. April 2008 in Herisau vereint. Der Bereich Finanzen zügelte von Appenzell, der Bereich Betrieb von Speicher in ein Gebäude an der St.Gallerstrasse. Christian Saxer und

Roger Wenk wurden zu Beginn des Jahres 2007 in die Geschäftsleitung gewählt. Urs von Arx (Stv. Direktor) und Melitta Sutter (Leiterin Marketing und Verkauf) traten infolge Pensionierung aus der Geschäftsleitung aus.



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





## Dank

Die Appenzeller Bahnen danken ihren zahlreichen Fahrgästen für das Vertrauen und die Treue zum öffentlichen Verkehr.

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

Ein spezieller Dank gebührt allen Mitarbeitenden der Appenzeller Bahnen. Von ihnen wurde auch im ersten Jahr nach der Fusion ein besonderer Einsatz und viel Flexibilität gefordert. Es ist für die Appenzeller Bahnen sehr erfreulich, dass das noch junge Unternehmen von den Mitarbeitern engagiert mitgetragen wird.

## 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 2007 zu genehmigen,
2. die Jahresrechnung 2007 zu genehmigen,
3. die konsolidierte Jahresrechnung 2007 zu genehmigen,
4. den Erfolg aus den nach dem Eisenbahngesetz (EBG) abgeltungsberechtigten Sparten von 115'402.79 Franken der Reserve gemäss Art. 64 EBG zuzuweisen. Über diese Zuweisung kann die Generalversammlung nicht entscheiden. Den Erfolg aus den nicht abgeltungsberechtigten Sparten von 89'677.34 Franken den sonstigen Reserven zuzuweisen und
5. den Verwaltungsorganen für die Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

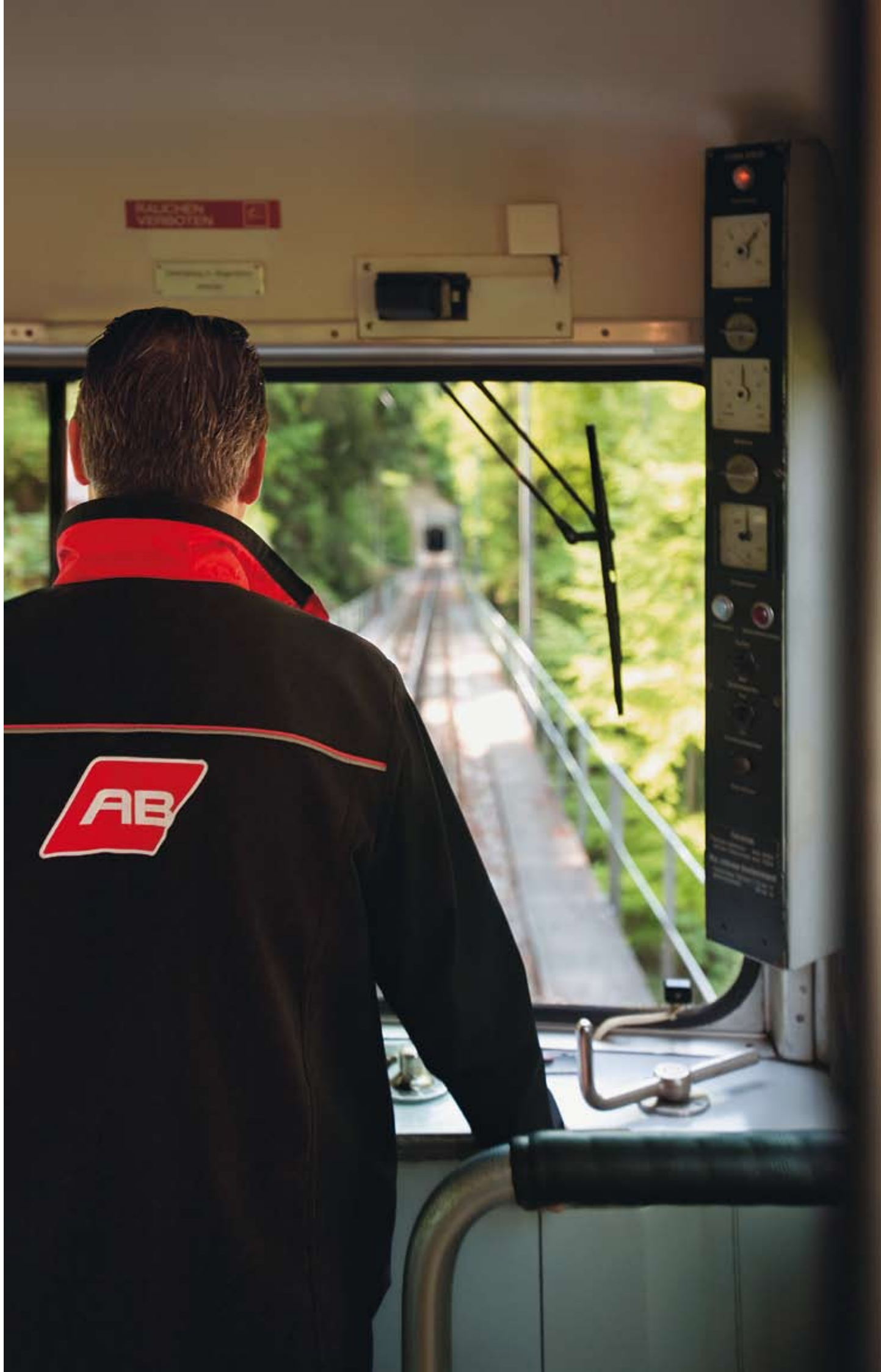
Herisau, 15. Mai 2008

Der Präsident des Verwaltungsrates

Hw. Schmid

Der Direktor

Dr. Hj. Düsel



## Jahresrechnung 2007

Die Erträge aus dem Reiseverkehr sind praktisch auf dem selben Niveau wie im Jahr 2006. Die leichte Abnahme ist vor allem die Folge der Abgrenzungsmethodik der Billette mit ein- oder mehrjähriger Gültigkeit, die ab 2007 angewendet wird. Ohne diese Änderung der Systematik würde sich eine Zunahme von 4% ergeben. In den Abgeltungen durch die öffentliche Hand sind 0,7 Mio. Franken zweckgebunden für die Projektierungsarbeiten der Durchmesserlinie Trogen–St.Gallen–Appenzell enthalten. Ohne diesen Auftrag würden die Beiträge von Bund und Kantonen leicht unter dem Vorjahresniveau liegen.

Die Nebenerträge konnten einmal mehr gesteigert werden: Sie sind um 0,5 Mio. Franken höher als im Jahr 2006. Die Steigerung um weitere 0,9 Mio. Franken sowohl unter Ertrag Bahn (Betriebsleistungen) aber auch unter Aufwand Bahn (Betriebsbesorgungen durch Dritte) sind auf eine buchhalterische Änderung zurückzuführen. So werden die Provisionserträge aus dem Billettverkauf neu brutto verbucht. Die Finanzerträge konnten um über 0,1 Mio. Franken auf 0,95 Mio. Franken gesteigert werden.

Im ersten ganzen Jahr nach dem Fusionsentscheid wurde der Unterhalt vor allem an unserer Infrastruktur, aber auch an unserem Rollmaterial intensiviert. Verschiedene grössere Arbeiten haben – nebst vorstehend erwähnter Bruttoverbuchung der Fahrausweisprovision – zu einer Zunahme des Sachaufwandes um 0,8 Mio. Franken geführt.

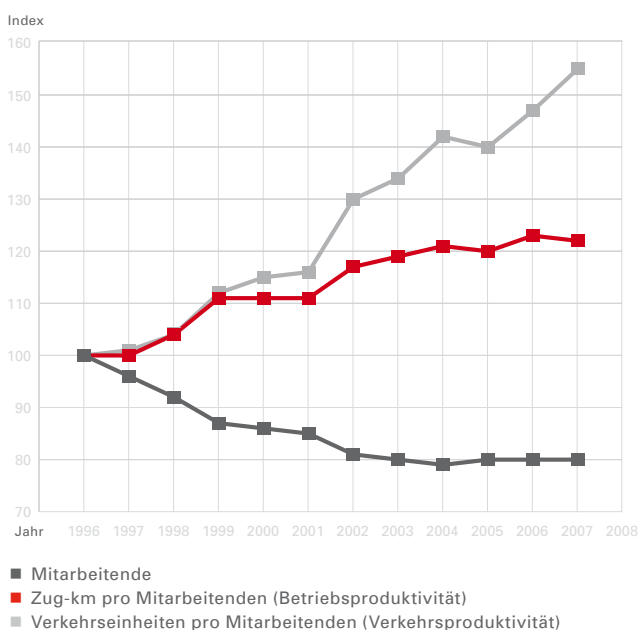
Der Gewinn von 1,9 Mio. Franken aus dem ordentlichen Geschäft des Bahn-, Bus- und Liegenschaftsbereichs erlaubt es, erneut einen namhaften Betrag für die Personalvorsorge zurückzustellen. Nach wie vor besteht im Vorsorgewerk der Appenzeller Bahnen bei der Pensionskasse ASCOOP eine Unterdeckung von

gegen 18 Mio. Franken bzw. ein Deckungsgrad von nur 75,6% per Ende 2007.

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 55% zugenommen. Auch gegenüber dem Jahr 2006 ist der Index um 8 Punkte gestiegen.

Trotz dieser markanten Steigerung konnte der Personalbestand seit 2002 praktisch auf unverändertem Niveau gehalten werden. Die Betriebsproduktivität hat gegenüber dem Jahr 2006 um einen Indexpunkt abgenommen, da minim weniger Zugkilometer erbracht wurden. Im Vergleich zum Ausgangsjahr 1996 leisteten die Appenzeller Bahnen aber 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

	Appenzeller Bahnen	Appenzeller Bahnen
	2007	2006
	CHF	CHF
<b>Ertrag Bahn</b>		
<b>Total</b>	<b>40'084'013</b>	<b>38'014'896</b>
<b>Verkehrsertrag</b>	<b>9'543'731</b>	<b>9'581'184</b>
Reiseverkehr	9'501'904	9'536'486
Postverkehr	41'827	44'698
<b>Abgeltung Fahrplanangebot</b>	<b>23'713'675</b>	<b>23'155'275</b>
<b>Nebenertrag</b>	<b>5'872'596</b>	<b>4'454'892</b>
Betriebsleistungen	1'227'361	276'547
Pacht und Miete	1'153'246	1'287'771
Leistungen für Dritte	2'227'296	2'082'907
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	521'028	370'040
Übrige Erträge	743'665	437'627
<b>Finanzertrag</b>	<b>954'011</b>	<b>823'545</b>
<b>Aufwand Bahn</b>	CHF	CHF
<b>Total</b>	<b>38'222'150</b>	<b>35'559'626</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>16'889'252</b>	<b>16'824'607</b>
Löhne	14'821'929	14'671'228
Sozialaufwand	2'067'323	2'153'379
<b>Sachaufwand</b>	<b>11'679'914</b>	<b>9'951'631</b>
Allgemeine Aufwendungen	2'039'143	2'195'080
Verkehrswerbung	191'173	174'059
Versicherungen und Schadenersatz	598'987	606'394
Betriebsbesorgungen durch Dritte	2'505'888	1'466'297
Pacht und Miete	212'275	339'826
Energie und Verbrauchsstoffe	1'531'358	1'582'310
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt	4'601'090	3'587'665
<b>Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten</b>	<b>2'202'821</b>	<b>925'890</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>7'436'100</b>	<b>7'839'732</b>
<b>Finanzaufwand</b>	<b>14'063</b>	<b>17'766</b>
<b>Gewinn Bahn</b>	<b>1'861'863</b>	<b>2'455'270</b>

	<b>Appenzeller Bahnen</b>	<b>Appenzeller Bahnen</b>
	<b>2007</b>	<b>2006</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
<b>Busbetrieb</b>		
Ertrag	723'609	723'569
Aufwand	-738'737	-721'807
<b>Erfolg Bus</b>	<b>-15'128</b>	<b>1'762</b>
<b>Betriebsfremder/Ausserordentlicher Erfolg</b>		
Liegenschaftsertrag	399'517	400'109
Liegenschaftsaufwand	-342'672	-399'997
<b>Gewinn Liegenschaften</b>	<b>56'845</b>	<b>112</b>
<b>Ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>600'379</b>	<b>142'674</b>
Zinserträge Art. 56 EBG	18'346	1'619
Übriger Ertrag	582'033	141'055
<b>Ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>-2'298'879</b>	<b>-2'430'330</b>
Bankspesen Art. 56 EBG	-82	-
Rücklage Art. 56 EBG	-18'264	-1'619
Personalvorsorge	-1'700'000	-1'000'000
Abgrenzung Verkehrsertrag	-	-1'283'600
Übriger Aufwand	-580'533	-145'111
<b>Ausserordentlicher Erfolg</b>	<b>-1'698'500</b>	<b>-2'287'656</b>
<b>Unternehmungsgewinn</b>	<b>205'080</b>	<b>169'488</b>
<b>Verwendung</b>	<b>205'080</b>	<b>169'488</b>
Einlage in Reserven für künftige Fehlbeträge Art. 64 EBG	115'403	60'988
Einlage in sonstige Reserven	89'677	108'500

# Bilanz Appenzeller Bahnen

	<b>Appenzeller Bahnen</b>	<b>Appenzeller Bahnen</b>
	<b>31.12.2007</b>	31.12.2006
	CHF	CHF
<b>Aktiven</b>		
<b>Total</b>	<b>179'060'700</b>	<b>177'599'205</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>129'568'175</b>	<b>124'186'962</b>
Sachanlagen		
Anlagenrechnung	267'983'135	263'378'711
Abschreibungsrechnung	-160'175'053	-155'765'949
Buchwert Anlagenrechnung	107'808'082	107'612'762
Unvollendete Objekte	21'470'261	16'284'368
Finanzanlagen		
Beteiligungen	289'832	289'832
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>49'492'525</b>	<b>53'412'243</b>
Flüssige Mittel	30'718'301	34'691'226
Wertschriften und Depotkonti	14'808'833	15'865'650
Forderungen		
Aus Lieferungen und Leistungen	852'596	1'836'465
Andere Forderungen	1'403'505	331'065
Gegenüber Nahestehenden	1'039'356	176'224
Vorräte	175'156	142'272
Aktive Rechnungsabgrenzungen	494'778	369'341
<b>Passiven</b>		
<b>Total</b>	<b>179'060'700</b>	<b>177'599'205</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>25'548'373</b>	<b>25'325'029</b>
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Sonstige Reserven	5'967'903	5'857'677
Reserven für eigene Aktien	56'368	58'094
Reserven gemäss Art. 56 EBG	136'663	118'399
Reserven gemäss Art. 64 EBG	3'582'359	3'521'371
Unternehmungsgewinn	205'080	169'488
<b>Fremdkapital</b>	<b>153'512'327</b>	<b>152'274'176</b>
Langfristiges Fremdkapital		
(Bedingt) rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	126'826'099	129'158'558
Übrige Darlehen	4'217'947	4'219'447
Rückstellungen	12'426'968	11'406'383
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	4'231'482	2'300'776
Andere Verbindlichkeiten	694'413	1'143'381
Gegenüber Nahestehenden	192'486	131'067
Passive Rechnungsabgrenzungen	3'910'824	3'334'564
Rückstellungen	1'012'108	580'000

# Anhang Appenzeller Bahnen

	31.12.2007 CHF	31.12.2006 CHF
<b>Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen</b>		
Belehnung laut Eisenbahn-Pfandbuch	p. m.	p. m.
<b>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	<b>331'913'177</b>	<b>310'679'077</b>
Gebäude	66'541'277	66'120'177
Rollmaterial	218'938'900	218'938'900
Mobilien	46'433'000	25'620'000
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>	191'932	–
<b>Wesentliche Beteiligungen</b>		
Appenzeller Bahnen 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
<b>Eigene Aktien</b>		
Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	131'304	63'900
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	127'404	131'304
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
<b>Transaktionen mit eigenen Aktien:</b>		
Zugang infolge Fusion (Nennwert)		46'698
Erwerb eigener Aktien (Nennwert)		20'706
Verschwendung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	3'850	
Verkauf eigener Aktien an Nahestehende (Nennwert)	50	
Durchschnittlicher Transaktionspreis in CHF pro Aktie		2.81
Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.40	

## US-Leasing-Transaktion

Im Rahmen der US-Leasing-Transaktion (Lease and lease back) für Teile des Rollmaterials im Wert von USD 39,3 Mio. (58,3 Franken) können bei Vertragsverletzungen durch die Appenzeller Bahnen Verpflichtungen entstehen. Derzeit sind keine Vertragsverletzungen bekannt.

## Sanierungsbeiträge an die Pensionskasse ASCOOP

Die Pensionskasse ASCOOP weist per 31. Dezember 2006 eine Unterdeckung von 18,0 Mio. Franken für das Vorsorgewerk der Appenzeller Bahnen aus. Gemäss Art. 65d Abs 3 BVG kann die Vorsorgeeinrichtung, sofern andere Massnahmen nicht zum Ziel führen, während der Dauer der Unterdeckung vom Arbeitgeber und von den Arbeitnehmern Beiträge zur Beseitigung der Unterdeckung erheben. Der Betrag des Arbeitgebers muss mindestens gleich hoch sein wie die Summe der Beiträge der Arbeitnehmer.

Als Sanierungsmassnahme wurden zusätzliche Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge von je 1,5% des versicherten Lohnes während der Sanierungsperiode von 15 Jahren, beginnend ab Geschäftsjahr 2006 beschlossen. Für diese Sanierungsmassnahme ist in den Rückstellungen ein Betrag von 1,5 Mio. Franken für die zu erwartenden Mittelabflüsse zu Lasten des Arbeitgebers enthalten.

In den Rückstellungen sind weitere 3,9 Mio. Franken Arbeitgeberreserven für künftige Personalmassnahmen enthalten.

### Vergleichbarkeit der Jahresrechnung mit dem Vorjahr

Die auf dem Fahrausweisverkauf erhaltenen Provisionserträge und die auf den Reiseverkehrserträgen lastenden Provisionsaufwendungen werden im Geschäftsjahr 2007 erstmals brutto verbucht. In den Vorjahren wurde nur der Nettobetrag aus Provisionsertrag und -aufwand in die Rechnung aufgenommen. Durch diese Änderung erhöhen sich Ertrag und Aufwand um 0,9 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr.

### Eigenkapitalnachweis

Position	Aktienkapital	Sonstige Reserven	Reserven für eigene Aktien	Reserven Art. 56 EBG	Reserven Art. 64 EBG	Ergebnisvortrag	Ergebnis	Total
<b>Stand per 31.12.2006</b>	<b>15'600'000</b>	<b>5'857'677</b>	<b>58'094</b>	<b>118'399</b>	<b>3'521'371</b>	-	<b>169'488</b>	<b>25'325'029</b>
<b>Gewinnverwendung</b>								
Einlage in Reserven Art. 64 EBG	-	-	-	-	60'988	-	-60'988	-
Einlage in sonstige Reserven	-	108'500	-	-	-	-	-108'500	-
<b>Laufende Rechnungen</b>								
Zinserträge Art. 56 EBG abzügl. Spesen	-	-	-	18'264	-	-	-	18'264
Veräusserung eigener Aktien	-	1'726	-1'726	-	-	-	-	-
<b>Jahresgewinn</b>	-	-	-	-	-	-	205'080	205'080
<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>



# 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, Herisau**

St. Gallen, 15. Mai 2008

## Bericht der Revisionsstelle

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang / Seiten 18 bis 22) der Appenzeller Bahnen für das am 31. Dezember 2007 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung 2007 wurde durch die Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 geprüft und mit dem Bericht vom 15. Mai 2008 ohne Einschränkung genehmigt.

Ernst & Young AG

Markus Oppliger  
dipl. Wirtschaftsprüfer  
(Leitender Revisor)

Daniel Ambord  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Mitglied der Treuhand-Kammer

# Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe

	2007 CHF	2006 CHF
<b>Ertrag</b>	<b>46'552'092</b>	<b>45'090'479</b>
Verkehrsertrag und Abgeltung	33'551'753	32'920'253
Nebenertrag	12'204'911	11'547'740
Finanzertrag	795'428	622'486
<b>Aufwand</b>	<b>44'563'012</b>	<b>42'435'047</b>
Personalaufwand	18'392'228	18'368'022
Sachaufwand	16'337'781	15'094'454
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	9'820'225	8'960'444
Finanzaufwand	12'778	12'127
<b>Ergebnis aus ordentlichem Geschäft</b>	<b>1'989'080</b>	<b>2'655'432</b>
<b>ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>600'379</b>	<b>142'673</b>
<b>ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>-2'298'879</b>	<b>-2'430'330</b>
<b>Steueraufwand</b>	<b>-10'050</b>	<b>-36'525</b>
<b>Konzerngewinn</b>	<b>280'530</b>	<b>331'250</b>

# Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2007 CHF	31.12.2006 CHF
<b>Aktiven</b>		
<b>Total</b>	<b>180'518'108</b>	<b>179'409'842</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>129'542'416</b>	<b>124'163'501</b>
Sachanlagen	129'302'584	123'923'669
Finanzanlagen		
Beteiligungen	239'832	239'832
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>50'975'692</b>	<b>55'246'341</b>
Flüssige Mittel	31'804'020	36'121'979
Wertschriften und Depotkonti	14'808'833	15'865'650
Forderungen		
Aus Lieferungen und Leistungen	878'091	1'876'573
Andere Forderungen	1'403'505	352'453
Gegenüber Nahestehenden	1'039'356	134'933
Vorräte	526'099	495'877
Aktive Rechnungsabgrenzungen	515'788	398'876
<b>Passiven</b>		
<b>Total</b>	<b>180'518'108</b>	<b>179'409'842</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>26'459'102</b>	<b>26'160'308</b>
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Sonstige Reserven	5'977'903	5'867'677
Reserven für eigene Aktien	56'368	58'094
Reserven gem. Art. 56 EBG	136'663	118'399
Reserven gem. Art. 64 EBG	3'582'359	3'521'371
Beteiligungsmehrwert	825'279	663'517
Konzerngewinn	280'530	331'250
<b>Fremdkapital</b>	<b>154'059'006</b>	<b>153'249'534</b>
Langfristige Verbindlichkeiten	131'044'046	133'378'005
Rückstellungen	13'439'076	11'986'383
Kurzfristige Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	4'642'378	3'105'598
Andere Forderungen	694'413	1'166'184
Gegenüber Nahestehenden	192'486	131'067
Passive Rechnungsabgrenzungen	4'046'607	3'482'297

# Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2007 CHF	31.12.2006 CHF
<b>Konsolidierungsgrundsätze</b>		
Die Gruppenrechnung bezweckt, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Appenzeller Bahnen 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 direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist.		
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>	332'413'177	311'179'077
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>	214'466	17'043
<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

### Eigene Aktien

Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	131'304	63'900
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	127'404	131'304
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
Transaktionen mit eigenen Aktien:		
– Zugang infolge Fusion (Nennwert)		46'698
– Erwerb eigener Aktien (Nennwert)		20'706
– Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	3'850	
– Verkauf eigener Aktien an Nahestehende (Nennwert)	50	
– Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie		2.81
– Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.40	

### US-Leasing-Transaktion

Im Rahmen der US-Leasing-Transaktion (Lease and lease back) für Teile des Rollmaterials im Wert von USD 39,3 Mio. (58,3 Franken) können bei Vertragsverletzungen durch die Appenzeller Bahnen Verpflichtungen entstehen. Derzeit sind keine Vertragsverletzungen bekannt.

### Sanierungsbeiträge an die Pensionskasse ASCOOP

Die Pensionskasse ASCOOP weist per 31. Dezember 2006 eine Unterdeckung von CHF 18,0 Mio. für das Vorsorgewerk der Appenzeller Bahnen aus. Gemäss Art. 65d Abs 3 BVG kann die Vorsorgeeinrichtung, sofern andere Massnahmen nicht zum Ziel führen, während der Dauer der Unterdeckung vom Arbeitgeber und von den Arbeitnehmern Beiträge zur Beseitigung der Unterdeckung erheben. Der Betrag des Arbeitgebers muss mindestens gleich hoch sein wie die Summe der Beiträge der Arbeitnehmer.

Als Sanierungsmassnahme wurden zusätzliche Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge von je 1,5% des versicherten Lohnes während der Sanierungsperiode von 15 Jahren, beginnend ab Geschäftsjahr 2006 beschlossen. Für diese Sanierungsmassnahme ist in den Rückstellungen ein Betrag von 1,5 Mio. Franken für die zu erwartenden Mittelabflüsse zu Lasten des Arbeitgebers enthalten.

In den Rückstellungen sind weitere 3,9 Mio. Franken Arbeitgeberreserven für künftige Personalmassnahmen enthalten.

### Vergleichbarkeit der Jahresrechnung mit dem Vorjahr

Die auf dem Fahrausweisverkauf erhaltenen Provisionserträge und die auf den Reiseverkehrserträgen lastenden Provisionsaufwendungen werden im Geschäftsjahr 2007 erstmals brutto verbucht. In den Vorjahren wurde nur der Nettobetrag aus Provisionsertrag und -aufwand in die Rechnung aufgenommen. Durch diese Änderung erhöhen sich Ertrag und Aufwand um 0,9 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr.

# Bericht des Konzernprüfers



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

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

An die Generalversammlung der  
**Appenzeller Bahnen, Herisau**

St. Gallen, 15. Mai 2008

## Bericht des Konzernprüfers

Als Konzernprüfer haben wir die konsolidierte Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang / Seiten 24 bis 27) der Appenzeller Bahnen für das am 31. Dezember 2007 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die konsolidierte Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Schweizer Prüfungsstandards, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der konsolidierten Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der konsolidierten Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der konsolidierten Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entspricht die konsolidierte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz sowie den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

Wir empfehlen, die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Markus Oppliger  
dipl. Wirtschaftsprüfer  
(Leitender Revisor)

Daniel Ambord  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Mitglied der Treuhänder-Kammer



# 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	24	7	1
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	12	31	
Stationsstellwerke	11	9	
Fernstellwerke	2	1	
<b>Schienenprofil</b>	<b>VST 36</b>	<b>SBB V (36 kg/m)</b>	<b>SBB I (46,16 kg/m)</b>
Art der Schwellen	Holz, Stahl, Beton		
Maximale Achslast	16 t		
<b>Stromsystem</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	1	
Elektrische Lokomotiven	1		
Dampfloks	1		
Diesetriebwagen	1		
Steuerwagen	1	3	
Personenwagen	5	3	
Güter- und Dienstfahrzeuge	6	31	
Schneesleuder	1		
Nostalgie-Triebwagen	1	1	1
Nostalgie-Personenwagen	7	4	1



Linien	St. Gallen- Trogen	Rorschach- Heiden	Rheineck- Walzenhausen
<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 90 m	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	1		
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	10	1	1
Stationsstellwerke			
Fernstellwerke	1		

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

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

## Bahnhöfe

Bahnhöfe	7	5	2
Haltestellen	6	3	2

## Rollmaterial

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



## **Impressum**

Konzept und Text

Eva Nietlispach, St.Gallen, und

Dominik Bieli, Herisau

Bild

Jürg Zürcher, St.Gallen

Gestaltung

GFS Communications AG, St.Gallen

Druck

Appenzeller Medienhaus AG, Herisau

Auflage

1800 Exemplare

Appenzeller Bahnen AG  
Bahnhofplatz 10  
9101 Herisau

Tel. 071 354 50 60  
Fax 071 354 50 65  
[www.appenzellerbahnen.ch](http://www.appenzellerbahnen.ch)

