

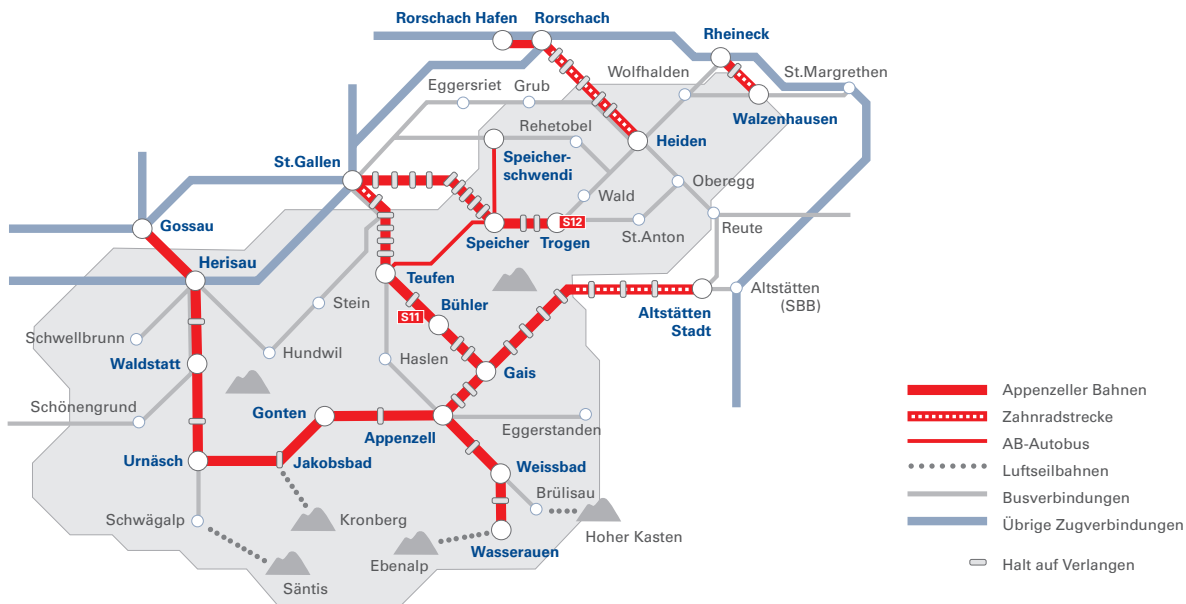
**AB** fahren



## Geschäftsbericht 2010

# Inhaltsverzeichnis

Editorial Präsident: Durchbruch in Sicht	1
Jahresergebnis 2010 in der Übersicht	2
Ausserordentliches Geschäftsjahr	3
Auf dem Weg zur modernen Regionalbahn	4–5
Betriebszentrale vereinfacht den Zugsverkehr	6
Hohe Identifikation und Servicequalität	8
Beschleunigte Erneuerung von Anlagen und Fahrzeugen	10
Unsere Partner	12
Kodex der Appenzeller Bahnen	14
Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen	15
Direktion und Geschäftsleitung	16
Dank und Anträge	17
Jahresrechnung 2010	18
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen AG	20–21
Bilanz Appenzeller Bahnen AG	22–23
Anhang Appenzeller Bahnen AG	24–25
Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung	26
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe	27
Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe	28
Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe	29–30
Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung	31
Technische Angaben	32–33



## Impressum

Konzept und Text: Urs Neuenschwander, Zürich und Alexander Liniger, Herisau  
 Titelbild: Philipp Bär, St. Gallen, weitere Bilder: Jürg Zürcher, St. Gallen  
 Druck: Appenzeller Medienhaus AG, Herisau  
 Auflage: 1800 Exemplare

# Durchbruch in Sicht

Die Appenzeller Bahnen bewegen sich in allen Unternehmensbereichen vorwärts

Die AB haben 2010 gute Arbeit geleistet. Hervorsticht das ausserordentliche Finanzergebnis. Aber auch operativ und technisch sind wir weiter auf Kurs: Mit der neuen Betriebszentrale in St. Gallen können wir die Bahnhöfe der Linie Gossau–Appenzell–Wasser-auen zentral steuern. Das führt zu schlankeren Betriebsstrukturen bei gleichzeitig höherer Sicherheit. Weiter in die Sicherheit investiert haben wir bei der Sanierung von Bahnübergängen, wo allerdings auch noch viel Arbeit wartet. Aufgegleist ist auch die Werterhaltung und Modernisierung des Rollmaterials. Ausserhalb unseres Kerngeschäfts freut mich die Entwicklung der AB Shop GmbH. Sie ist seit ihrer Gründung 1997 jährlich stark gewachsen. Heute ist sie ein Unternehmen mit 34 Mitarbeitenden, die 2010 sieben Millionen Franken Umsatz und in einem schwierigen Umfeld einen guten Gewinn erarbeitet haben.

## Unternehmensidentität stärken

Das System, die betrieblichen und technischen Faktoren und die finanziellen Kennzahlen unseres Unternehmens stimmen. Noch nicht in allen Teilen erreicht haben wir die strategischen Ziele zur Stärkung der Unternehmensidentität nach der Fusion zur «neuen AB». Mitarbeiterzufriedenheit, individuelle Entwicklungsmöglichkeiten, interne Kommunikation und Führungskultur: Bei diesen «weichen» Faktoren besteht noch Handlungsbedarf – von der Geschäftsleitung über das mittlere Kader bis zu den Mitarbeitenden an der Front. Mit den bereits eingeleiteten Massnahmen machen wir wichtige Schritte hin zu einer verbesserten Mitarbeiterzufriedenheit. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben: Den Wechsel der Pensionskasse und einen neuen Firmenarbeitsvertrag haben wir erfolgreich abgeschlossen. Mich freut besonders, wie die Mitarbeitenden mit ihrem überdurchschnittlichen Engagement beweisen, dass sie sich stark mit dem Unternehmen identifizieren.

## Wirtschaftliche Grundlage verbessern

«Wachsen und steigern der Wettbewerbsfähigkeit»: So lautet das Leitmotiv unserer Strategie 2013.

Markante Angebotsverbesserungen und Effizienzsteigerungen zur Erhöhung des Eigenfinanzierungsgrads sind nur mit der neuen Durchmesserlinie (DML) möglich. Für die AB sowie die Kantone St. Gallen und die beiden Appenzell ist die DML die einmalige Chance, den öffentlichen Verkehr mit Unterstützung des Bundes zukunftsfähig zu machen. Die baulichen Verbesserungen, die Modernisierung der Züge und der Anschluss an den SBB-Taktfahrplan bringen hohen betrieblichen und finanziellen Nutzen – und sichern dadurch den langfristigen Bahnbetrieb. Kurz: Die DML erhöht die wirtschaftliche und touristische Standortattraktivität der gesamten Region.

## Finanzierung der Durchmesserlinie sichern

Einen Durchbruch bei der Realisierung der DML konnten die AB im bisher kritisch eingestellten St. Galler Riethüsli-Quartier erreichen. Nach Einsprachen der Quartierbevölkerung haben wir das Projekt überarbeitet und eine mehrheitsfähige Alternativlösung gefunden. Damit haben wir die Anwohner im Riethüsli-Quartier überzeugt. Jetzt wird es darum gehen, auch Politik und Verwaltung für die DML zu gewinnen. Das wird ein schwieriger und aufwendiger Prozess, bei dem auch der Kostenteiler Bund–Kantone–Gemeinden für politische Diskussionen sorgen wird. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir die demokratischen Entscheidungsträger vom grossen volkswirtschaftlichen Nutzen der DML überzeugen können.

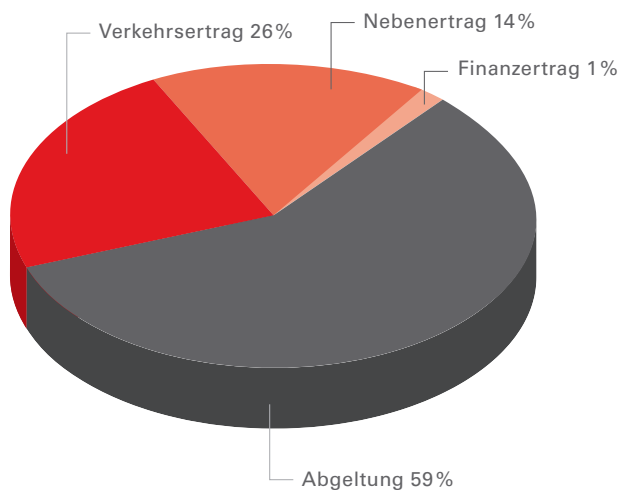
Ich danke an dieser Stelle der Direktion und allen Mitarbeitenden für ihr Engagement und ihren Einsatz. Danken möchte ich auch meiner Kollegin und den Kollegen im Verwaltungsrat. Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für Ihr Wohlwollen und Ihr Vertrauen in die Appenzeller Bahnen und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



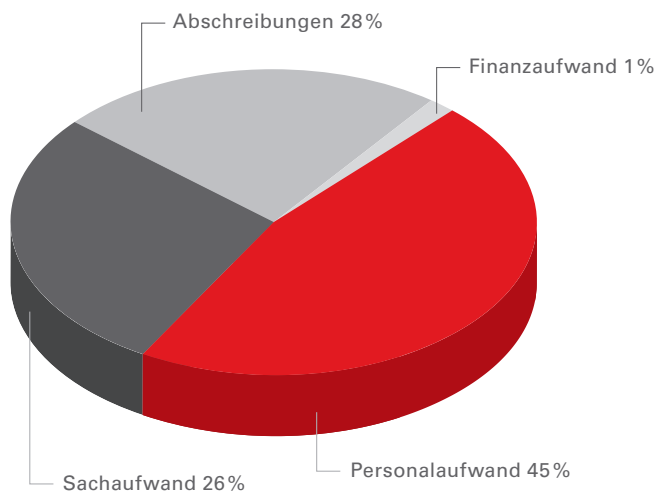
Dr. Jörg Schoch  
Präsident des Verwaltungsrates

# Jahresergebnis 2010 in der Übersicht

## Ertrag aus ordentlichem Geschäft



## Aufwand aus ordentlichem Geschäft



## Kennzahlen im Vergleich

	2010	2009	2008
Personalbestand	179	180	177
Anzahl beförderter Personen <sup>1)</sup>	5,046 Mio.	4,945 Mio.	4,873 Mio.
Personenkilometer <sup>1)</sup>	42,459 Mio.	41,610 Mio.	41,002 Mio.
Bahn- und Buskilometer	1,815 Mio.	1,815 Mio.	1,722 Mio.
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Reiseverkehrsertrag	10'826'130	10'609'850	10'454'638
Abgeltung	24'506'954	24'709'631	24'646'159
Nebenerträge	5'874'316	6'663'067	5'837'295
Personalaufwand	18'194'741	19'152'326	18'473'356
Sachaufwand	10'770'548	11'793'066	11'367'867
Abschreibungen	11'528'639	10'947'906	10'114'634
Betriebserfolg	713'472	89'250	982'235
Finanzerfolg	522'013	755'653	982'860
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg	1'982'952	-381'699	-5'397'901
Direkte Steuern	50'000	-	-
Unternehmenserfolg	3'168'437	463'204	-3'432'806

<sup>1)</sup> Ab dem Jahr 2010 effektive Zählungen auf den Zügen und Bussen. Die Vorjahreswerte wurden der neuen Erhebungsmethode angepasst.

# Ausserordentliches Geschäftsjahr

## Positiver Abschluss – auch dank strenger Kostenkontrolle

Die AB blicken auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2010 zurück: Der Umsatz nahm zwar auf hohem Niveau leicht auf 41,2 Mio. Franken ab. Dafür stiegen die Verkehrserträge nochmals um 2% auf 10,8 Mio. Franken. Damit konnten wir die von den Bestellern geforderte Senkung der Abgeltungsleistungen aufzufangen und eine ausgeglichene Rechnung erreichen.

### Finanzielle Ergebnisse über den Erwartungen

Unter dem Strich resultierte ein Betriebserfolg von 713'000 Franken. Auch deshalb, weil die Kostenverantwortlichen ihre Aufwandpositionen fest im Griff hatten (Personalaufwand –5%, Sachaufwand –9%). Den Jahresgewinn von 3,2 Mio. Franken erzielten die AB durch den ausserordentlichen Ertrag von rund 2 Mio. Franken aus der nicht benötigten Rückstellung für die Pensionskasse.

Über den Erwartungen lagen auch die finanziellen Synergien der Fusion 2006. Das Ziel von rund 1,8 Mio. Franken in den fünf Jahren bis 2011 werden wir übertreffen.

### Verbesserung der internen Kommunikation

Die Fusion zahlt sich aus und hat die AB wirtschaftlich gestärkt. Mit den von allen AB-Kaderleuten formulierten Grundsätzen wollen wir das Führungsverhalten auf allen Stufen fördern. Handlungsbedarf haben wir noch bei deren Umsetzung. 2010 erarbeiteten wir auch Massnahmen für die Verbesserung des internen Informationsflusses und den Dialog zwischen Geschäftsleitung, Abteilungen und Mitarbeitenden. Diese Massnahmen werden wir 2011 umsetzen. Damit wollen wir zwei strategische Ziele erreichen: sozialkompetente Führung auf allen Stufen und eine hohe Zufriedenheit der Mitarbeitenden.

### Laufende Modernisierung des Bahnbetriebs

Wir wollen ein attraktiver Arbeitgeber sein. Dazu gehören moderne Arbeitsplätze – wie die neue, am 1. März 2010 eröffnete Betriebszentrale in St. Gallen. Von dort aus kann ein Zugverkehrsleiter den Bahnbetrieb zwischen Gossau, Appenzell und Wasserauen fernsteuern und vollautomatisch abwickeln. Ein wei-

terer Meilenstein war im Juni die offizielle Einweihung der Haltestelle «Birnbäumen». Von der neuen Haltestelle an der Linie St. Gallen–Trognen profitieren vor allem die Pendlerinnen und Pendler der Stadt St. Gallen, das Quartier Birnbäumen und das Appenzellerland.

### Weiterentwicklung der AB Shop GmbH

Am 1. Juli 2010 konnte unsere Tochtergesellschaft AB Shop ihr neues Verkaufslokal im ehemaligen Bahnhofbuffet in Appenzell eröffnen. Beweis für die gute Lage ist die Umsatzsteigerung, die wir seit dem Start erzielen. Übernommen hat die AB Shop GmbH auch den Kiosk in Heiden, während der wirtschaftlich uninteressante Standort in St. Gallen an Dritte vermietet wurde. Die Standortbereinigung wird 2011 weitergeführt, so dass unsere Tochtergesellschaft noch mehr zur Verbesserung unserer Eigenwirtschaftlichkeit beitragen kann.

### Nächste Meilensteine im Blickfeld

Die AB sind bereit für die Herausforderungen der Zukunft. Dazu gehören die forcierte Sanierung der Bahnübergänge und die Realisierung der Durchmesserlinie (DML). Gegen das geplante Tunnelportal im Riethüsli und gegen die Verkehrsführung während der Bauzeit waren 30 Einsprachen eingegangen. Aufgrund der Einwände aus dem Quartier haben wir für die Portallage und die Verkehrsführung nochmals alle sinnvollen Varianten geprüft und bewertet. Das Resultat, das der neue Gesamtprojektleiter Josef Zuppiger vorlegte: Eine neue Lösung, mit der alle Projektpartner und die Anwohner zufrieden sind. Damit sind wir unserem Ziel, die DML 2016 in Betrieb zu nehmen, einen grossen Schritt näher gekommen. Ich danke allen Mitarbeitenden sowie meiner Kollegin und meinen Kollegen in der Geschäftsleitung herzlich für ihr Engagement!



**Dr. Hansjürg Düsel**  
Direktor

# Auf dem Weg zur modernen Regionalbahn

## Die neue Portallage im Riethüsli stösst auf breite Zustimmung

Für das Schlüsselprojekt Durchmesserlinie Appenzell–St. Gallen–Trogen (DML) war 2010 ein Jahr der Konsolidierung und der Weiterentwicklung des Projektes zusammen mit allen Beteiligten. Gleichzeitig wurden auch zwei Meilensteine erreicht: Im Riethüsli-Quartier geniesst die DML dank einer neuen Verkehrsführung viel Unterstützung, und der Bundesanteil von rund 21 Mio. Franken aus dem Infrastrukturfonds konnte gesichert werden.

### Konsens im Riethüsli gefunden

Während der öffentlichen Planaufgabe im November/Dezember 2009 sind gegen die fünf Teilprojekte insgesamt 30 Einsprachen eingegangen. Mit Ausnahme des Riethüsli geht es dabei hauptsächlich um eigentumsrechtliche Anliegen von betroffenen Grundeigentümern. Im Riethüsli aber ist dem Projekt sowohl seitens der Anstösser als auch des Quartiervereins heftiger Widerstand erwachsen. Das Quartier war weder mit der geplanten Lage des Portals an der Teufener Strasse noch mit der notwendigen Verlagerung des ganzen Durchgangsverkehrs während 1,5 Jahren in die Quartierstrassen einverstanden.

Im Einvernehmen mit der Stadt St. Gallen hat die neu eingesetzte Gesamtprojektleitung diese beiden Kritikpunkte aufgenommen und nach alternativen Portallagen einschliesslich einer unterirdischen Haltestelle sowie nach Verbesserungen bei der Verkehrsführung gesucht. Diese sind am 10. November 2010 an einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt worden. In einer Konsultativabstimmung haben sich die etwa 200 Anwesenden mit nur wenigen Gegenstimmen für die Verlegung der Bahnlinie in die Riethüslistrasse mit einem Portal auf der Höhe der Gewerbeschule ausgesprochen.

### Neue Portallage in der Riethüslistrasse

Die Appenzeller Bahnen und die Stadt St. Gallen planen nun auf dieser Basis weiter. Die öffentliche Auflage der Projektänderung ist für Herbst 2011 vorgesehen. Diese wird auch Anpassungen beim Nordportal des Ruckhaldetunnels beinhalten.

Bei den anderen vier Teilprojekten (AB-Bahnhof St. Gallen, Güterbahnhof St. Gallen, Lustmühle und Schwarzer Bären) sind keine Änderungsaufgaben vorgesehen.



Die neue Portallage in der Riethüslistrasse statt der Teufener Strasse.

### Bundesanteil gesichert

Die DML gehört teilweise zum Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach. 2010 haben sowohl Stände- als auch Nationalrat der Aufnahme der DML in die Liste der prioritären Projekte zugestimmt. Damit kommt die DML in den Genuss von 21 Mio. Franken (Kostenstand 2005) aus dem Infrastrukturfonds des Bundes. Ohne diesen ausserordentlichen Bundesanteil wäre die DML kaum finanzierbar.

### Mit der DML zur modernen Regionalbahn

Gemäss den laufenden Eisenbahnplanungen wird dem Bahnhof St. Gallen als Eisenbahnknoten in Zukunft eine noch grössere Bedeutung als heute zukommen. Mit der DML wird das Umsteigen auf und vom Fernverkehr erheblich kürzer. Die Fahrgäste gelangen zudem ohne Umsteigen vom Appenzeller Ast direkt ins Stadtzentrum und vom Trogener Ast in das Entwicklungsgebiet am Güterbahnhof.

Ergänzende Fahrplanuntersuchungen haben gezeigt, dass die DML darüber hinaus die Basis für zukünftige Fahrpläne schafft, welche über die Verdichtung und/oder die Verkürzung der Reisezeit mit Eilzügen flexi-

bel an die Bedürfnisse der Bahnreisenden angepasst werden können.

Die DML bedeutet aber nicht nur auf der Fahrplanseite den entscheidenden Schritt in eine moderne Bahnzukunft. Mit ihr verbunden ist die Beschaffung von neuem Rollmaterial, das ohne Zahnstange auskommen wird. Niederflureinstiege werden es Behinderten und Eltern mit Kinderwagen ermöglichen, die Bahn ohne fremde Hilfe zu benutzen. Von den leiseren Zügen profitieren nicht nur die Bahnkunden selber, sondern in erster Linie auch die Anstösser entlang der Bahnlinie. Sollte die DML nicht realisiert werden, muss das in die Jahre gekommene Rollmaterial trotzdem ersetzt werden. Wegen der Ruckhalde müsste es ohne DML wieder für den Zahnstangenbetrieb geeignet sein, was höhere Anschaffungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten zur Folge hätte.

Gratis ist die neue Bahnzukunft natürlich nicht zu haben. Für die Durchmesserlinie wird mit Infrastrukturkosten von rund 90 Mio. Franken gerechnet. Der Bund beteiligt sich mit 41 Mio. Franken. 49 Mio. Franken müssen die Kantone Appenzell Ausserrhodon, Appenzell Innerrhodon und St. Gallen beisteuern.

### Geschichte der DML

1889–1904	Bau der Bahnlinie St. Gallen–Gais–Appenzell als Strassenbahn
1970	Grundsatzentscheid der Kantone für Beibehaltung der Bahn (Kommission Angehrn)
1989/1994	ETH Zürich bestätigt in einer Betriebsstudie die Zweckmässigkeit eines Riethüsli-Tunnels
1997	Kantone Appenzell Ausserrhodon (AR), Appenzell Innerrhodon (AI) und St. Gallen (SG) entscheiden sich auf Grund des Gutachtens Emch+Berger für Beibehaltung der Bahn Appenzell–St. Gallen
2006	ETH Zürich: Technischer Bericht zu Markt und Betrieb der Durchmesserlinie Appenzell–St. Gallen–Trogen im Auftrag der Kantone AR, AI und SG sowie der Stadt St. Gallen und der Appenzeller Bahnen
2007	Ecoplan: Kosten-Nutzen-Abschätzung Durchmesserlinie im Auftrag der Appenzeller Bahnen und in Zusammenarbeit mit den Kantonen AR, AI und SG sowie der Stadt St.Gallen bestätigt hohen volks- und betriebswirtschaftlichen Nutzen der DML.
2009	Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm St. Gallen/Arbon-Rorschach bestätigt, dass mit der Durchmesserlinie die Qualität der Verkehrssysteme deutlich verbessert wird.
2009	Öffentliche Planaufgabe DML
2010	Aufnahme der DML in die A-Projekte der Agglomerationsprogramme des Bundes (National- und Ständerat)
2011	Aufgabe Projektänderung Teilprojekt Ruckhalde
2012	Plangenehmigung
2012/2013	Finanzierungsbeschlüsse Kantone AR, AI und SG
2014	Baubeginn Riethüsli-Tunnel
2016	Inbetriebnahme DML

# Betriebszentrale vereinfacht den Zugverkehr

## Weiterer Meilenstein auf dem Weg zum vollautomatischen Bahnbetrieb

Am 1. März 2010 übergaben wir nach fünfmonatiger Bauzeit die neue Betriebszentrale in St. Gallen an unsere acht Zugverkehrsleitenden – ein zweiter Meilenstein auf dem Weg zu optimalen Betriebsabläufen. In einer ersten Phase steuerte ein Mitarbeiter den Zugverkehr zwischen Appenzell und Wasserauen ab seinem Arbeitsplatz im Bahnhof Appenzell. Im Herbst wurden auch die Stellwerke der Linie Gossau–Appenzell in die Leitstelle St. Gallen integriert und auf das System ILTIS geschaltet.

Bei der Umstellung auf die neue Leittechnik waren unsere Zugverkehrsleitenden stark gefordert. Sie leisteten teilweise massive Mehrarbeit. Auch deshalb, weil sie auf den Stationen das Stellpult für die Umstellungsarbeiten örtlich bedienen mussten. Seit September läuft der normale Bahnbetrieb vollautomatisch und ohne Probleme mit der neuen Technik. Durch die zentrale Betriebsführung konnten wir die Anschlüsse in Gossau verbessern und die Kreuzungen (auf den Unterwegsstationen) vereinfachen. 2011 werden wir auch die Stellwerke der Linien St. Gallen–Appenzell und St. Gallen–Trogen in die zentrale Leitstelle integrieren. Danach wird der gesamte Zugverkehr auf dem AB-Netz von St. Gallen aus ferngesteuert.

### Einbezug der Mitarbeitenden

Bei der Realisierung der Betriebszentrale haben wir auch die Bedürfnisse der Mitarbeitenden berücksichtigt. Die Arbeitsplätze in den neuen Büros überzeugen durch die moderne Gestaltung und die Funktionalität der Einrichtungen. Telefon, Zugfunk und Lautsprecher sind in einem Gerät zusammengefasst. Dadurch können die Zugverkehrsleitenden die Anrufe nach Priorität entgegennehmen. Die moderne Anlage erleichtert die Kommunikation, minimiert Störfaktoren und senkt sowohl den Lärmpegel wie auch das Stressniveau der Mitarbeitenden.

### Betrieblicher Dialog

Die Arbeit in der Betriebszentrale ist herausfordernd, und die Zugverkehrsleitenden sind sehr zufrieden mit den Arbeitsbedingungen. Das soll letztlich für alle Betriebsmitarbeitenden gelten. Deshalb lancierten wir aufgrund der Resultate aus der Mitarbeiterzufriedenheitsumfrage offene Gesprächsrunden. Rund alle sechs Wochen treffen sich Mitarbeitende und die Abteilungsleitung zum Dialog über vorgängig definierte Themen, wie zum Beispiel neue Fahrplankonzepte, die DML oder Bahnhofumbauten. An den informellen und freiwilligen Anlässen tauschen wir Informationen aus, diskutieren unterschiedliche Ansichten und berücksichtigen diese bei der Entscheidungsfindung. Die Feedbacks der Gesprächsteilnehmenden sind bisher durchwegs positiv; über zusätzliche Mitarbeitende an diesem Praxis-Dialog würden wir uns freuen.

### Optimierung des Fahrplanangebots

Die grössten Verbesserungen im Fahrplanangebot der AB bringen die zusätzlichen Abendverbindungen Gossau–Appenzell. Seit Dezember gelangen die Fahrgäste am Abend mit einem regelmässigen Stundentakt (19.47–23.47 Uhr) von Gossau bis nach Appenzell. Zudem fahren ab 21.14–00.14 Uhr stündlich Regio-busse von Gossau nach Herisau, was zusammen mit den AB-Zügen ein halbstündliches Angebot zwischen Gossau und Herisau ergibt. Auf der Linie St. Gallen–Appenzell wird neu von Montag bis Freitag (06.07–21.37 Uhr) ein durchgehender Halbstundentakt mit der Bahn angeboten. Die Abend- und Nachtverbindungen werden weiterhin mit dem Bus gewährleistet, an Freitagen und Samstagen bis um 02.35 Uhr.

Sigi Lechner, Leiter Betrieb





# Hohe Identifikation und Servicequalität

## Massnahmen für noch mehr Zufriedenheit der Kunden und Mitarbeitenden

### Qualitätsmanagement und Personalentwicklung

Ende 2009 waren die Ergebnisse der ersten Zufriedenheitsumfrage der AB bekannt geworden, an der sich 67,7% der Mitarbeitenden beteiligt hatten. Die Umfrage zeigte Handlungsbedarf in drei Bereichen auf, in denen wir 2010 erste Massnahmen lanciert haben:

1. Zur Verbesserung der internen Abläufe und Zusammenarbeit haben wir die Überarbeitung unseres Qualitätsmanagementsystems in Angriff genommen.
2. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitarbeitenden aller Abteilungen, machte Vorschläge zur Verbesserung der internen Kommunikation.
3. Ein Personalentwicklungskonzept wird erarbeitet, das ab 2011 umgesetzt wird.

### Verlängerung des Firmenarbeitsvertrages

Am 13. März 2010 starteten die Verhandlungen für die Verlängerung des Firmenarbeitsvertrages der AB. Nach intensiven Gesprächen erzielten die Arbeitnehmer und Arbeitgebervertreter am 22. Dezember 2010 einen Verhandlungsdurchbruch. Der von beiden Parteien am 5. Januar 2011 verabschiedete Firmenarbeitsvertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen; er kann per Ende 2013 erstmals gekündigt werden. Neben der Anpassung an neue Begebenheiten bringt das überarbeitete Regelwerk vor allem wesentliche Verbesserungen für das Personal: Für Mitarbeitende zwischen 21 und 59 Jahren steigt ab 2011 der Ferienanspruch um je einen Tag pro Jahr. Innerhalb von 5 Jahren nehmen die Ferien damit von vier auf fünf Wochen zu. Bei Mitarbeitenden ab 60 Jahren bieten die AB Hand für individuelle Lösungen, zum Beispiel die Flexibilisierung des Beschäftigungsgrades oder eine vorzeitige (Teil-)Pensionierung.

### Neues Mitglied der Geschäftsleitung

Der Verwaltungsrat hat am 24. November 2010 die Wahl von Heinz Blatti zum neuen Leiter Rollmaterial/Werkstätten bestätigt. Er war seit 1999 Betriebsleiter der Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG.

Ivo Streule, Leiter Personal

### Weiterentwicklung der Verkaufsstandards

Im Frühling 2010 führten wir mit anderen RAILplus-Bahnen einen anonymen Kundentest an den AB-Verkaufsstellen durch. Unsere Mitarbeitenden wurden in sechs Standard-Verkaufsfällen geprüft, in denen sie vorher geschult worden waren. Bei den Tests hinterliessen unsere Verkaufsmitarbeitenden einen guten Gesamteindruck und übertrafen renommierte Bahnen im Direktvergleich. Die Analyse zeigte aber auch, dass wir uns bei den Produkt- und Systemkenntnissen noch steigern können.

Erfreuliche Resultate ergab auch die Gästebefragung auf den Linien Rorschach-Heiden/Rheineck-Walzenhausen. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für unsere zukünftigen Marketingaktivitäten. 80% der Fahrgäste gaben an, dass sie eine Reise mit den AB weiterempfehlen können.

### Umbau und Reorganisation im Verkauf

Gleichzeitig mit dem Umbau des AB Shops erfolgte im April in Appenzell die sanfte Renovation des Verkaufschalters. Der Verkaufsraum sowie die Arbeitsplätze und Aufenthaltsräume der Mitarbeitenden wurden hell und freundlich gestaltet.

Die 2010 eingeleitete Reorganisation im Verkauf trat am 1. Januar 2011 in Kraft. Die Konzentration der Teamleiterfunktion ermöglicht ein persönlicheres Coaching, vereinfacht die Kommunikation und sorgt für einheitliche Abläufe an allen Verkaufsstellen.

### Erfolgreiche Kundenbindung und Verkaufsförderung

Letztes Jahr schenkten wir unseren Kundinnen und Kunden beim Lösen oder bei der Erneuerung des GA eine Fahrt mit der Bergbahn Ebenalp. Die Kundenbindungs-Aktion war mit rund 500 GA-Mehrverkäufen ein voller Erfolg; sie wird 2011 mit der Kronbergbahn fortgesetzt.

Im Freizeit- und Tourismusbereich setzten wir auf die bewährte Zusammenarbeit mit unseren Partnern. 2010 verkauften wir wieder zahlreiche Fahrten in unseren Erlebnisfahrzeugen und attraktive Gruppen-Pauschalen.

Simone Agosti Minami, Leiterin Marketing/Verkauf



# Beschleunigte Erneuerung von Anlagen und Fahrzeugen

## Grosse Projekte in den Bereichen Infrastruktur und Rollmaterial

### Effektivere Projektbearbeitung

Im Bereich Infrastruktur haben wir das Jahresziel von 20 sanierten Bahnübergängen übertroffen. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur weiteren Senkung der Unfallzahlen. Ein ehrgeiziges Ziel bleibt die Sanierung aller Bahnübergänge bis 2014. Die Finanzierung ist gesichert. Für die Planungssicherheit bei den Budgets der Gemeinden und der Kantone muss die Bearbeitung von Bahnübergangsprojekten jedoch regelmässig erfolgen. Dafür und zur Beschleunigung der Sanierungen stellten wir unsere Arbeitsweise um: von Einzelobjekten zur Bearbeitung ganzer Lose mit allen Bahnübergängen einer Gemeinde. Der Bau der Anlagen wird auf die Gemeindefinanzen abgestimmt und muss spätestens fünf Jahre nach erteilter Bewilligung erfolgen. Mit der neuen Arbeitsweise können wir die Durchlaufzeiten verkürzen, Synergien nutzen und damit effektiver und kostengünstiger arbeiten.

### Task Force Bahnübergänge zur Zielerreichung

Bei einzelnen Bahnübergängen gibt es Schwierigkeiten bei der Finanzierung durch Private, bestehende Rechte oder generelle Opposition gegen das Sanierungsprojekt. Zur Lösung solcher Fälle und zur Sicherstellung der Realisierung bis 2014 haben wir eine Task Force eingesetzt. Als Leiter konnten wir Bernhard Meier gewinnen, den ehemaligen Kantonsingenieur des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Vertreten sind auch die Kantone und die betroffenen Gemeinden. Zudem haben wir Ende 2010 unser Team durch einen zusätzlichen Mitarbeiter verstärkt.

### Erneuerung der Infrastruktur

Im Programm «Erneuerung Gleichrichter» konnten wir die Stromversorgungen Urnäsch und Herisau umbauen und teilweise ersetzen. Erneuert haben wir auch verschiedene Fahrleitungs- und Schienenabschnitte und in Herisau montierten wir das neue Stellwerk.

Roland Steingruber, Leiter Infrastruktur

### Automatische Fahrgastzählung

Beim Rollmaterial der AB haben wir im Frühling 2010 ein automatisches Fahrgastzählsystem eingebaut. 33 Schienenfahrzeuge und zwei Busse wurden mit Zählsensoren ausgerüstet. Mit dem neuen System erfassen wir die Fahrgastzahlen als Teilerhebungen, die hochgerechnet werden. Das ermöglicht genauere Angaben als die bis anhin ermittelten Zahlen.

### Behindertengerechte Fahrzeugflotte wächst

Im Mai beendeten wir in Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn die Revision des Triebwagens Nr. 25 der Linie Rorschach–Heiden. In die sechs Monate dauernde Aussen- und Innenrenovation investierten die AB rund 760'000 Franken. Diverse Arbeiten führten wir in Eigenregie in der Werkstätte Heiden aus. Gleichzeitig mit der technischen Überarbeitung wurde das Fahrzeug behindertengerecht umgebaut. Zur Wiederinbetriebnahme des Niederflurfahrzeuges luden wir Behörden, Lieferanten und Mitarbeitende zum Apéro in die Werkstatt Heiden ein.

Vier Jahre nach der Fusion fährt nun der erste Wagen der Linie RHB im modernen Erscheinungsbild der AB. Für die Beschaffung der fünf Niederflurwagen für die Linie Gossau–Appenzell–Wasserauen wurden erste Vorabklärungen geführt. Die behindertengerechten Fahrzeuge sollen auf den Fahrplanwechsel 2013 zur Verfügung stehen.

### Viele eigene und fremde Werkstattaufträge

Die Abteilung Rollmaterial führte 12 Revisionen durch und reparierte 30 Schienenfahrzeuge nach Unfällen und Entgleisungen. Das fachgerechte Aufgleisen übten wir mit unseren Mitarbeitern in der Werkstätte Gais. Als Fremdauftrag übernahmen wir in der Werkstätte Heiden den Einbau von Bildschirmen für das Fahrgastinformationssystem der Postautos. Unsere Mitarbeitenden rüsteten 63 Postautos mit Doppelbildschirmen für Fahrgastinformationen und Werbung aus.

Werner Hofstetter, Leiter Rollmaterial/Werkstätten a.i.



## Unsere Partner

### Guter Start des neuen Shops in Appenzell

Die AB Shop GmbH steigerte den Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 11,6% auf 6,97 Mio. Franken. Wesentlich zum guten Geschäftsjahr 2010 beigetragen haben der Kiosk in Heiden und der neue Shop in Appenzell, der seit dem 1. Juli 2010 geöffnet ist. Die Kundinnen und Kunden schätzen das moderne Konzept und das Sortiment, das laufend ergänzt und erneuert wird. Die Frequenzen konnten um 5% auf 977'000 Kundinnen und Kunden gesteigert werden.

Die Verlängerung der Ladenöffnungszeiten wirkte sich nicht nur positiv auf den Umsatz aus; es entstanden auch zwei neue Arbeitsplätze im Verkauf. Seither arbeiten 34 Mitarbeitende für die AB Shop GmbH. Als besonderen Vertrauensbeweis werten wir, dass die Shops in Gais und Teufen auch die Funktion als touristische Auskunftsstellen übernommen haben.

### Ausschreibung für die Modernisierung der Frauenfeld-Wil-Bahn

2010 waren erneut mehr Reisende mit den Zügen der FW unterwegs. Zurückzuführen ist diese Steigerung auf den Ausbau des abendlichen Halbstundentakts und den Sondereinsatz am Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest in Frauenfeld. Dadurch stiegen die Erträge aus dem Reiseverkehr um beinahe 7% auf 2,7 Mio. Franken.

Die FW lancierte 2010 die Ausschreibung für fünf Gelenktriebwagen. Die neuen Fahrzeuge mit 1.-Klass-Abteil und hohem Niederfluranteil bieten den Fahrgästen mehr Komfort. Sie sollen ab Herbst 2013 zum Einsatz kommen. Die notwendigen Anpassungen der Infrastruktur im Depotbereich und bei den Perronanlagen sind bereits in Planung. Und auch das Projekt Stellwerkersatz haben die FW vorangetrieben und verabschiedet.

### Regiobus wächst kontinuierlich weiter

Die Appenzeller Bahnen sind mit 40% am Aktienkapital der Regiobus AG beteiligt und mit Direktor Hansjürg Düsel im Verwaltungsrat vertreten. 2010 hat die Regiobus AG in den Abendstunden die Taktfrequenzen ausgebaut: Sie fährt auf der frequenzstärksten Linie Gossau–St. Gallen alle 10 Minuten bis um 21.00 Uhr, am Donnerstag sogar bis 22.00 Uhr. Konstant gute Fahrgastzahlen sind auch bei den Extrafahrten im Auftrag der Shopping Arena zu verzeichnen. Um das stetige Wachstum bewältigen zu können, kamen zwei neue Gelenkbusse in Betrieb. Gleichzeitig wurden drei neue Niederflurbusse zur Modernisierung der Flotte ausgeschrieben. Diese drei Fahrzeuge stehen ab Mitte 2011 im Einsatz. Die Ausfallquote der Billettautomaten in den Bussen konnte nach diversen Modifikationen gesenkt werden. Weiter vorangetrieben hat die Regiobus AG die Einführung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems.

### RAILplus stärkt seine Beziehungen

Die Transportunternehmen im Meterspurbereich sind in der Vereinigung RAILplus zusammengeschlossen. Die Zusammenarbeit in strategischen und praktischen Fragen soll die Wirtschaftlichkeit und Servicequalität der einzelnen Unternehmen steigern. Die beteiligten Bahnen tauschen Erfahrungen und Wissen aus, kooperieren und nutzen so Synergien, zum Beispiel zur Kostensenkung durch gemeinsame Projekte und Dienstleistungen. Die Streckennetze der beteiligten Partnerbahnen berühren sich selten. Und weil auch die regionale Verankerung ein wichtiger Erfolgsfaktor ist und bleibt, will RAILplus mögliche weitere Synergien nicht durch Fusionen umsetzen. Dieses gemeinsame Interesse wollen die Meterspurbahnen in Zukunft gegenüber Politik und Wirtschaft besser vertreten. Deshalb präsentierten sich die RAILplus-Mitglieder im November 2010 an einem eigens dafür organisierten Grossanlass im Verkehrshaus Luzern.



MERCATO

SHOP



05.06.2024  
08.06.2024

# Kodex der Appenzeller Bahnen

## Corporate Governance

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

### Rechtsform und Aktionariat

Die Appenzeller Bahnen AG sind eine privatrechtlich organisierte Aktiengesellschaft gemäss Art. 620 ff. OR mit Sitz in Herisau. Zweck und Organisation der Gesellschaft sind in den Statuten vom 23. Juni 2006 festgelegt. Im Eisenbahngesetz (EBG) sind Regelungen zur Organisation sowie zum Rechnungswesen beschrieben. Das Aktienkapital beträgt 15'600'000 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%; Kanton AR 9%; Kanton AI 4%; Stadt St. Gallen 4%; Gemeinden/Bezirke 16%; Private 5%; im eigenen Bestand 1%; noch nicht umgetauscht 11%.

### Revisionsstelle

Die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen, hat die Jahresrechnung und die konsolidierte Jahresrechnung

2010 geprüft. Zusätzlich hat das Bundesamt für Verkehr die Prüfung nach Art. 70 des EBG vorgenommen.

### Generalversammlung

Am 18. Juni 2010 trafen sich in Herisau 214 Aktionärinnen und Aktionäre zur 137. ordentlichen Generalversammlung der AB. Sie vertraten 10'604'809 Aktienstimmen bzw. ein Aktienkapital von 10'604'809 Franken. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnung 2009 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.

### Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat sich 2010 intensiv mit der Durchmesserlinie auseinandergesetzt und die Gesamtprojektleitung mit Josef Zuppiger verstärkt. Die Überarbeitung des Projektes DML und die Variantendiskussion im Quartier Riethüsli wurden ausführlich im VR diskutiert. Entsprechend ist und bleibt die Kommunikation im Zusammenhang mit der DML ein wichtiges Thema. Die Verlängerung des Firmenarbeitsvertrages wurde mit den Sozialpartnern ausgehandelt und konnte im März 2011 unterzeichnet werden. Der Verwaltungsrat bewilligte den Umbau des AB Shops in Appenzell und Streckenerneuerungen zwischen Gossau–Herisau und Liebegg–Lustmühle. Im Herbst hat der Verwaltungsrat einen neuen Strategieprozess initiiert, der 2011 weiterverfolgt und intensiviert werden soll.

Alexander Liniger, Sekretär des Verwaltungsrates



# Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen



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



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



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



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



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



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



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

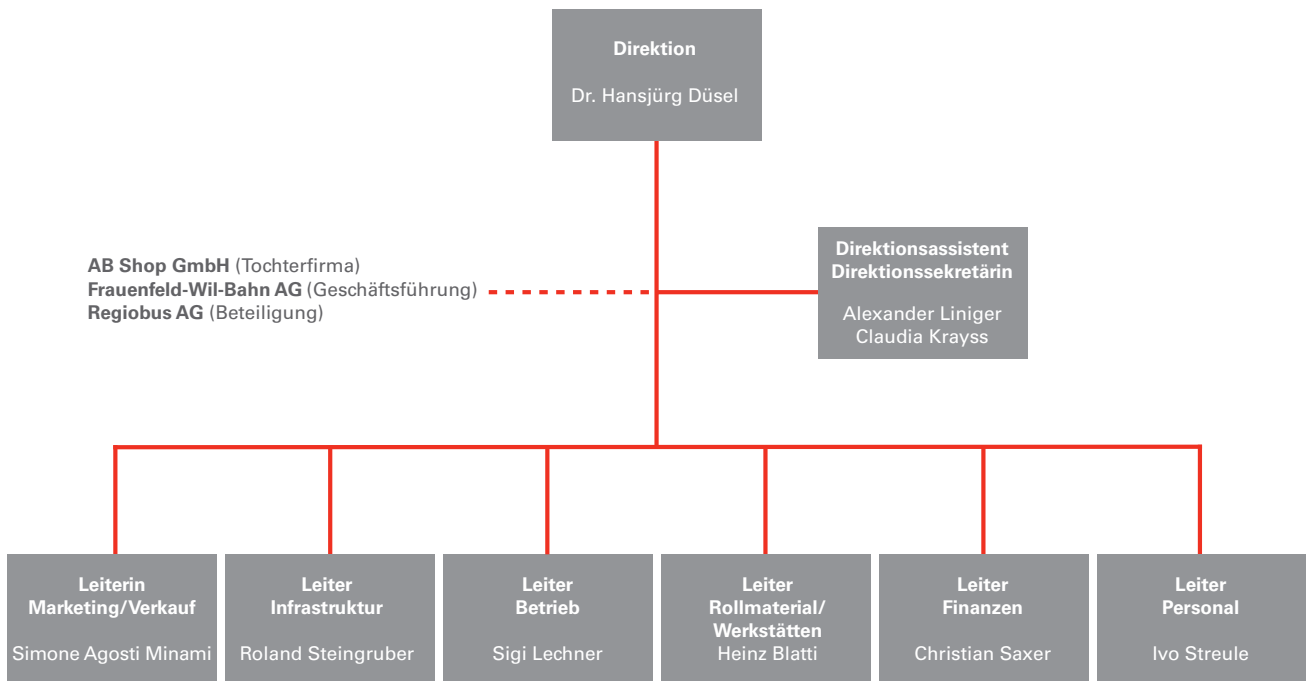


**Clemens Wick**  
1956, Walzenhausen,  
im Amt seit 2006,  
Geschäftsführer  
Cargo Service Center AG,  
seit 1999 Kantonsrat AR



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

# Direktion und Geschäftsleitung



Am 31. Dezember 2010 hat der Leiter Rollmaterial Roger Wenk die Appenzeller Bahnen verlassen. An seiner Stelle hat am 2. Mai 2011 Heinz Blatti die

Leitung der Abteilung Rollmaterial/Werkstätten übernommen. Das Direktionssekretariat erfährt ebenfalls eine Neubesetzung.



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

## Dank

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

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

Die Leistungen der Appenzeller Bahnen sind die Leistungen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie prägten auch 2010 die Identität unseres Unternehmens, und sie ermöglichten mit Engagement und Kompetenz das gute operative Ergebnis. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre Flexibilität und ihre gewissenhafte Arbeit im Dienste unserer Kundinnen und Kunden.

## Anträge

Nach Kenntnisnahme des Geschäftsberichtes inklusive 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 2010 zu genehmigen,
2. die Jahresrechnung 2010 zu genehmigen,
3. die konsolidierte Jahresrechnung 2010 zu genehmigen,
4. den Gewinn von CHF 3'168'437 wie folgt zu verwenden: CHF 2'514'959 der Reserve gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) zuzuweisen, CHF 561'653 der Reserve gemäss Art. 67 des Eisenbahngesetzes (EBG) zu entnehmen, CHF 158'422 der Reserve gemäss Art. 671 des Obligationenrechts (OR) zuzuweisen und CHF 1'056'709 der freien Reserve zuzuweisen,
5. den Verwaltungsorganen für die Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

Herisau, 28. April 2011

Der Präsident des Verwaltungsrates

  
Dr. Jörg Schoch

Der Direktor

  
Dr. Hj. Düsel

# Jahresrechnung 2010

2010 war die erste ganzjährige Periode nach der Einführung des integralen Tarifverbunds OSTWIND. Auf den OSTWIND entfällt nun mehr als die Hälfte der Reiseverkehrserträge. Diese sind gegenüber dem Vorjahr um moderate 2% gestiegen. Der seit längerer Zeit kontinuierliche Anstieg der Nachfrage und ein gutes Kostenmanagement liessen die AB eine Reduktion der Abgeltungen der öffentlichen Hand von 0,2 Mio. Franken verkraften.

Deutlich abgenommen haben die Kosten als Folge von Unfällen und Kollisionen. Dementsprechend sind die unter den übrigen Erträgen verbuchten Schadenersatzleistungen von Versicherungen und Dritten markant zurückgegangen. Vor allem deshalb nahm der Betriebsertrag im Vergleich zur Vorjahresrechnung um gegen 0,8 Mio. Franken ab.

## **Deutlich weniger Betriebsaufwand**

Anders als im Vorjahr waren zum Abbau von Zeitguthaben keine externen Lokführer mit Fahrleistungen auf unseren Zügen betraut. Trotzdem – oder aus finanzieller Sicht zusätzlich – konnten wir die Zeitguthaben leicht abbauen. Gesunken ist auch der übrige Personalaufwand, nachdem die Mitarbeitenden in den Vorjahren neu eingekleidet und mit persönlichen Schutzausrüstungen ausgestattet worden waren. Der vorgängig erwähnte Rückgang der Schadenfälle ist zugleich der Hauptgrund für die Abnahme des Sachaufwandes. Aber auch der nicht in der gleichen Intensität wie in der Vergangenheit nötige Unterhalt der festen Anlagen trug zur Kostenreduktion bei.

Umgekehrt führten die zahlreichen laufenden bzw. fertig gestellten Investitionsobjekte zu einer Erhöhung der nicht aktivierbaren Investitionskosten und Abschreibungen. In der Summe resultieren ein um 1,4 Mio. Franken unter dem Vorjahreswert liegender Betriebsaufwand und ein erfreulicher Betriebserfolg von 0,7 Mio. Franken.

Trotz der Sanierung der Pensionskasse trugen vor allem die im ersten Halbjahr (noch) zugeflossenen Finanzerträge wesentlich zum guten Ergebnis 2010 bei.

Knapp 0,2 Mio. Franken des Aufwandes für die betriebsfremden Liegenschaften sind interne Verrechnungen für administrative Arbeiten und die in den Gebäuden gebundenen Mittel. Sie verbessern dementsprechend den Betriebs- und Finanzertrag zu Lasten des Liegenschaftsaufwandes.

## **Unternehmensgewinn von über 3 Millionen Franken – dank ausserordentlichem Ertrag**

Per 1. Juli 2010 haben die Appenzeller Bahnen ihre berufliche Vorsorge mit einer einmaligen Zahlung von 25 Mio. Franken saniert und zur neuen Pensionskasse Symova gewechselt. Der Deckungsgrad im Vorsorgewerk der Appenzeller Bahnen liegt nun deutlich über 100%. Gleichzeitig wurden 2 Mio. Franken der für die Sanierung gebildeten Rückstellung mangels weiteren Bedarfs im ausserordentlichen Ertrag aufgelöst.

Die Appenzeller Bahnen sind seit 2010 nicht mehr generell steuerbefreit, sondern nur noch für die abgeltungsberechtigten Bereiche. Deshalb wurde erstmals eine Rückstellung für die laufenden direkten Steuern gebildet. Gesamthaft erzielen die Appenzeller Bahnen einen Unternehmensgewinn von 3'168'437 Franken.

Aufgrund von Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vom 20. März 2009 und von Artikel 6 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (RKV) vom 18. Januar 2011 hat das Bundesamt für Verkehr die Positionen der Bilanz und Rechnung, die einen Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen haben, formell geprüft und mit Schreiben vom 15. April 2011 genehmigt. Es handelt sich um eine subventionsrechtliche Prüfung, in Ergänzung zu derjenigen der Revisionsstelle.

Christian Saxer, Leiter Finanzen



# Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen AG

	Appenzeller Bahnen AG	Appenzeller Bahnen AG
	2010	2009
	CHF	CHF
<b>Betriebsertrag</b>		
<b>Total</b>	<b>41'207'400</b>	<b>41'982'548</b>
<b>Reiseverkehrsertrag</b>	<b>10'826'130</b>	<b>10'609'850</b>
<b>Abgeltung</b>	<b>24'506'954</b>	<b>24'709'631</b>
<b>Nebenertrag</b>	<b>5'874'316</b>	<b>6'663'067</b>
Betriebsleistungen	2'127'397	2'268'597
Pacht und Miete	1'219'114	1'111'500
Dienstleistungen	1'411'191	1'430'589
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	554'608	524'641
Übrige Erträge	562'006	1'327'740
<b>Betriebsaufwand</b>	CHF	CHF
<b>Total</b>	<b>40'493'928</b>	<b>41'893'298</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>18'194'741</b>	<b>19'152'326</b>
Löhne	15'421'338	15'830'412
Sozialaufwand	2'204'355	2'350'692
Übriger Personalaufwand	569'048	971'222
<b>Sachaufwand</b>	<b>10'770'548</b>	<b>11'793'066</b>
Allgemeine Aufwendungen	1'720'041	1'808'501
Werbung	334'332	249'543
Versicherungen und Schadenersatz	586'777	534'099
Betriebsleistungen	861'119	820'745
Pacht und Miete	122'585	117'924
Energie und Verbrauchsstoffe	1'857'688	1'780'171
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt	3'978'216	5'009'671
Dienstleistungen	1'309'790	1'472'412
<b>Nicht aktivierbare Investitionskosten</b>	<b>2'745'096</b>	<b>2'380'782</b>
Nicht aktivierbare Investitionskosten ohne Sparte Infrastruktur	596'270	425'068
Nicht aktivierbare Investitionskosten Sparte Infrastruktur	2'148'826	1'955'714
<b>Abschreibungen</b>	<b>8'783'543</b>	<b>8'567'124</b>
Abschreibungen ohne Sparte Infrastruktur	5'042'941	5'010'156
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	3'740'602	3'556'968
<b>Betriebserfolg</b>	<b>713'472</b>	<b>89'250</b>

	<b>Appenzeller Bahnen AG</b>	<b>Appenzeller Bahnen AG</b>
	<b>2010</b>	<b>2009</b>
	CHF	CHF
<b>Finanzerfolg</b>		
Finanzertrag	533'114	913'980
Finanzaufwand	-11'101	-158'327
<b>Finanzerfolg</b>	<b>522'013</b>	<b>755'653</b>
<b>Betriebsfremder/Ausserordentlicher Erfolg</b>		
Ertrag betriebsfremde Liegenschaften	375'064	398'070
Aufwand betriebsfremde Liegenschaften	-395'176	-339'534
<b>Erfolg betriebsfremde Liegenschaften</b>	<b>-20'112</b>	<b>58'536</b>
<b>Ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>2'003'064</b>	<b>3'356'203</b>
Beendigung US-Leasing	-	3'119'703
Nicht benötigte Rückstellung Personalvorsorge	2'001'564	-
Übriger ausserordentlicher Ertrag	1'500	236'500
<b>Ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>-</b>	<b>-3'796'438</b>
Personalvorsorge	-	-3'731'817
Übriger ausserordentlicher Aufwand	-	-64'621
<b>Ausserordentlicher Erfolg</b>	<b>2'003'064</b>	<b>-440'235</b>
<b>Unternehmungserfolg vor Steuern</b>	<b>3'218'437</b>	<b>463'204</b>
<b>Steuern</b>	<b>-50'000</b>	<b>-</b>
<b>Unternehmungserfolg nach Steuern</b>	<b>3'168'437</b>	<b>463'204</b>
<b>Verwendung</b>	<b>3'168'437</b>	<b>463'204</b>
Zuweisung an die Reserven gemäss Art. 36 PBG	2'514'959	555'173
Entnahme aus den Reserven gemäss Art. 67 EBG	-561'653	-525'836
Zuweisung an die Reserven gem. Art. 671 OR	158'422	-
Zuweisung an die freien Reserven	1'056'709	433'867

# Bilanz Appenzeller Bahnen AG

		<b>Appenzeller Bahnen AG</b>	<b>Appenzeller Bahnen AG</b>
		<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>
		CHF	CHF
<b>Aktiven</b>			
<b>Total</b>		<b>174'339'419</b>	<b>195'525'199</b>
<b>Anlagevermögen</b>		<b>153'291'049</b>	<b>152'205'633</b>
Sachanlagen ohne Sparte Infrastruktur			
Anlagenrechnung	168'302'341		167'332'341
Abschreibungsrechnung	-82'187'508		-77'061'470
Buchwert Anlagenrechnung		86'114'833	90'270'871
Unvollendete Objekte		151'207	535'196
Sachanlagen Sparte Infrastruktur			
Anlagenrechnung	141'690'061		133'788'018
Abschreibungsrechnung	-81'052'492		-79'731'210
Buchwert Anlagenrechnung		60'637'569	54'056'808
Unvollendete Objekte		6'092'758	7'052'926
Finanzanlagen			
Beteiligungen		294'682	289'832
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>21'108'370</b>	<b>43'319'566</b>
Flüssige Mittel		11'188'551	29'574'879
Wertschriften und Depotkonti		6'656'997	10'182'818
Forderungen			
Aus Lieferungen und Leistungen		1'714'205	1'052'112
Andere Forderungen		404'972	1'025'474
Gegenüber Nahestehenden		544'531	155'805
Vorräte		134'376	20'453
Aktive Rechnungsabgrenzungen		464'738	1'308'025



	Appenzeller Bahnen AG	Appenzeller Bahnen AG
	31.12.2010	31.12.2009
<b>Passiven</b>		
<b>Total</b>	<b>174'399'419</b>	<b>195'525'199</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>25'811'520</b>	<b>22'643'083</b>
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Sonstige Reserven	3'670'359	3'235'581
Reserven für eigene Aktien	53'794	54'705
Reserven gemäss Art. 36 PBG	2'408'344	–
Reserven gemäss Art. 56 EBG	–	200'975
Reserven gemäss Art. 64 EBG	–	3'088'618
Reserven gemäss Art. 67 EBG	910'586	–
Unternehmenserfolg	3'168'437	463'204
<b>Fremdkapital</b>	<b>148'587'899</b>	<b>172'882'116</b>
Langfristiges Fremdkapital		
Darlehen der öffentlichen Hand		
Sparte Verkehr	49'908'548	53'161'062
Sparte Infrastruktur	82'403'947	76'246'947
Übrige Darlehen	22'000	23'500
Rückstellungen	3'950'265	30'908'323
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	4'097'255	3'711'076
Andere Verbindlichkeiten	419'432	122'075
Gegenüber Nahestehenden	130'229	139'858
Passive Rechnungsabgrenzungen	5'516'245	6'659'263
Rückstellungen	2'139'978	1'910'012

# Anhang Appenzeller Bahnen AG

	31.12.2010 CHF	31.12.2009 CHF
<b>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	<b>381'916'100</b>	<b>365'864'600</b>
Gebäude	78'716'100	68'564'600
Rollmaterial	253'200'000	250'050'000
Mobilien	50'000'000	47'250'000
<b>Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen für konzessioniertes Angebot</b>		
Sachversicherung	314'800'000	307'500'000
Haftpflicht Personenverkehr Bahn	100'000'000	100'000'000
Haftpflicht Personenverkehr Bus	100'000'000	100'000'000
Haftpflicht Infrastruktur	100'000'000	100'000'000
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>	166'496	–
<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>Investitionsrechnung Sparte Infrastruktur</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Unvollendete Objekte am 1. Januar	7'052'926	4'497'423
Investitionsaufwendungen	11'819'982	12'769'212
Übernahme in Anlagenrechnung	–10'842'000	–8'713'207
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	–2'148'826	–1'967'236
davon Rückstellung Durchmesserlinie	210'676	457'104
davon Korrektur über Investitionsaufwendungen		9'630
Unvollendete Objekte am 31. Dezember	6'092'758	7'052'926
Anlagen am 1. Januar	133'788'018	128'645'914
Übernahme aus Investitionsrechnung	10'842'000	8'713'207
Ersatz von abgeschriebenen Anlagen (Anlagenabgang)	–2'939'957	–3'571'103
Anlagen am 31. Dezember	141'690'061	133'788'078

**Eigene Aktien**

Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)  
 Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)

Buchwert am 31. Dezember

**Transaktionen mit eigenen Aktien:**

Erwerb eigener Aktien (Nennwert)  
 Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)  
 Verkauf eigener Aktien (Nennwert)  
 Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie  
 Verkaufspreis in CHF pro Aktie

**Auflösung stiller Reserven**

Nettoauflösung stiller Reserven

	2010	2009
Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	123'669	125'659
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	121'599	123'669
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
Erwerb eigener Aktien (Nennwert)	–	–
Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	750	1'350
Verkauf eigener Aktien (Nennwert)	1'320	640
Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie	–	–
Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.52	2.52
<b>Auflösung stiller Reserven</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Nettoauflösung stiller Reserven	CHF 0,1 Mio.	CHF 2,4 Mio.

**Pensionskasse**

Die Appenzeller Bahnen haben sich per 1. Juli 2010 der Pensionskasse Symova angeschlossen und die Unterdeckung des eigenen Vorsorgewerkes vollständig ausfinanziert (Unterdeckung in der Pensionskasse ASCOOP Ende Vorjahr CHF 20,3 Mio.).

**Risikobeurteilung**

Der kontinuierliche Risikomanagement-Prozess sieht vor, dass der Risikokatalog vom Verwaltungsrat sowie den Mitgliedern der Geschäftsleitung jeweils einmal jährlich aktualisiert wird, letztmals am 16. Dezember 2010. Die Massnahmen werden laufend aktualisiert und umgesetzt.

**Vergleichbarkeit der Jahresrechnung mit dem Vorjahr**

In der Jahresrechnung 2010 sind die Offenlegungs- und Gliederungsbestimmungen der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) vom 18. Januar 2011 umgesetzt. Die Vorjahreswerte wurden erfolgsneutral umgegliedert.

**Eigenkapitalnachweis**

Position	Aktienkapital	Sonstige Reserven	Reserven für eigene Aktien	Reserven Art. 36 PBG	Reserven Art. 56 EBG	Reserven Art. 64 EBG	Reserven Art. 67 EBG	Ergebnis	Total
<b>Stand per 31.12.2009</b>	<b>15'600'000</b>	<b>3'235'581</b>	<b>54'705</b>	–	<b>200'975</b>	<b>3'088'618</b>	–	<b>463'204</b>	<b>22'643'083</b>
<b>Gewinnverwendung</b>									
Einlage in Reserven Art. 36 PBG	–	–	–	555'173	–	–	–	–555'173	–
Entnahme aus Reserven Art. 67 EBG	–	–	–	–	–	–	–525'836	525'836	–
Einlage in sonstige Reserven	–	433'867	–	–	–	–	–	–433'867	–
<b>Eisenbahngesetzliche Umgliederungen</b>									
Reserven Art. 56 EBG	–	–	–	–	–200'975	–	200'975	–	–
Reserven Art. 64 EBG	–	–	–	1'853'171	–	–3'088'618	1'235'447	–	–
<b>Laufende Rechnung</b>									
Veräusserung eigener Aktien	–	911	–911	–	–	–	–	–	–
Jahresgewinn	–	–	–	–	–	–	–	3'168'437	3'168'437
<b>Stand per 31.12.2010</b>	<b>15'600'000</b>	<b>3'670'359</b>	<b>53'794</b>	<b>2'408'344</b>	–	–	<b>910'586</b>	<b>3'168'437</b>	<b>25'811'520</b>

# Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung



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

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

Appenzeller Bahnen AG, Herisau

St. Gallen, 15. April 2011

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Appenzeller Bahnen AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 20 bis 25), für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten wurden am 11. März 2011 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 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

Ernst & Young AG

Andreas Bodenmann  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Daniel Büchler  
Zugelassener Revisionsexperte

# Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe

	2010 CHF	2009 CHF
<b>Betriebsertrag</b>	<b>48'160'678</b>	<b>48'242'632</b>
Verkehrsertrag und Abgeltung	35'329'689	35'318'746
Nebenertrag	12'830'989	12'923'886
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>47'210'397</b>	<b>47'913'689</b>
Personalaufwand	19'500'579	20'288'284
Sachaufwand	16'030'983	16'539'446
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	11'678'835	11'085'959
<b>Betriebserfolg</b>	<b>950'281</b>	<b>328'943</b>
<b>Finanzerfolg</b>	<b>342'721</b>	<b>629'745</b>
Finanzertrag	356'481	789'993
Finanzaufwand	-13'760	-160'248
<b>Ausserordentlicher Erfolg</b>	<b>2'003'064</b>	<b>-440'235</b>
Ausserordentlicher Ertrag	2'003'064	3'356'203
Ausserordentlicher Aufwand	-	-3'796'438
<b>Steueraufwand</b>	<b>-64'764</b>	<b>-4'793</b>
<b>Konzernerfolg</b>	<b>3'231'302</b>	<b>513'660</b>

# Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2010 CHF	31.12.2009 CHF
<b>Aktiven</b>		
<b>Total</b>	<b>176'016'012</b>	<b>197'110'919</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>153'414'166</b>	<b>152'173'362</b>
Sachanlagen	153'169'484	151'933'530
Finanzanlagen Beteiligungen	244'682	239'832
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>22'601'846</b>	<b>44'937'557</b>
Flüssige Mittel	11'934'966	30'482'253
Wertschriften und Depotkonti	6'656'997	10'182'818
Forderungen		
Aus Lieferungen und Leistungen	1'686'251	1'116'367
Andere Forderungen	404'973	1'025'474
Gegenüber Nahestehenden	544'531	155'805
Vorräte	888'476	587'335
Aktive Rechnungsabgrenzungen	485'652	1'387'505
<b>Passiven</b>		
<b>Total</b>	<b>176'016'012</b>	<b>197'110'919</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>26'912'751</b>	<b>23'680'923</b>
Aktienkapital	15'600'000	15'600'000
Sonstige Reserven	3'680'359	3'245'581
Reserven für eigene Aktien	53'794	54'705
Reserve gemäss PBG und EBG	3'318'930	3'289'593
Beteiligungsmehrwert	1'028'366	977'384
Konzernerfolg	3'231'302	513'660
<b>Fremdkapital</b>	<b>149'103'261</b>	<b>173'429'996</b>
Langfristige Verbindlichkeiten	132'334'495	129'431'509
Rückstellungen	6'090'243	32'818'334
Kurzfristige Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	4'570'350	4'183'101
Andere Forderungen	419'432	122'075
Gegenüber Nahestehenden	130'229	139'858
Passive Rechnungsabgrenzungen	5'558'512	6'735'119

# Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2010 CHF	31.12.2009 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 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>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	383'716'100	366'446'600
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>	166'496	–
<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.		

	<b>2010</b>	<b>2009</b>
	CHF	CHF
<b>Eigene Aktien</b>		
Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	123'669	125'659
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	121'599	123'669
 Buchwert am 31. Dezember	 p. m.	 p. m.
 Transaktionen mit eigenen Aktien:		
– Erwerb eigener Aktien (Nennwert)	–	–
– Verschenkung eigener Aktien an Mitarbeitende (Nennwert)	750	1'350
– Verkauf eigener Aktien (Nennwert)	1'320	640
– Durchschnittlicher Erwerbspreis in CHF pro Aktie	–	–
– Verkaufspreis in CHF pro Aktie	2.52	2.52
 <b>Auflösung stiller Reserven</b>	 <b>2010</b>	 <b>2009</b>
Nettoauflösung stiller Reserven	CHF 0,1 Mio.	CHF 2,4 Mio.

#### **Pensionskasse**

Die Appenzeller Bahnen haben sich per 1. Juli 2010 der Pensionskasse Symova angeschlossen und die Unterdeckung des eigenen Vorsorgewerkes vollständig ausfinanziert (Unterdeckung in der Pensionskasse ASCOOP Ende Vorjahr CHF 20,3 Mio.).

#### **Risikobeurteilung**

Der kontinuierliche Risikomanagement-Prozess sieht vor, dass der Risikokatalog vom Verwaltungsrat sowie den Mitgliedern der Geschäftsleitung jeweils einmal jährlich aktualisiert wird, letztmals am 16. Dezember 2010. Die Massnahmen werden laufend aktualisiert und umgesetzt.



# Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung



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

Telefon +41 58 286 20 20  
Fax +41 58 286 20 22  
[www.ey.com/ch](http://www.ey.com/ch)

Appenzeller Bahnen AG, Herisau

St. Gallen, 15. April 2011

## Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die konsolidierte Jahresrechnung der Appenzeller Bahnen AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang (Seiten 27 bis 30), für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten wurden am 11. März 2011 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 2010 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

Andreas Bodenmann  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Daniel Büchler  
Zugelassener Revisionsexperte

Mitglied der Treuhänder-Kammer

# Technische Angaben

Linien (alle Linien total 77,209 km)	Gossau- Wasserauen	St. Gallen- Appenzell	Gais-Altstätten Stadt
<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

## Sicherungsanlagen

Automatische Schrankenanlagen	29	13	1
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	18	42	
Stationsstellwerke	11	9	
Fernstellwerke	0	1	

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

## Bahnhöfe

Bahnhöfe	10	9	4
Haltestellen	4	6	5

## Rollmaterial

Pendelzüge	6	7	
Triebwagen	3		
Elektrische Lokomotiven	1		
Dampflokomotiven	1 (DLV)		
Diesellokomotiven	1		
Steuerwagen	1	3	
Personenwagen	5	3	
Güter- und Dienstfahrzeuge	6	30	
Schneeschilder	1		
Nostalgie-Triebwagen	1	1	1
Nostalgie-Personenwagen	7	5	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	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	3		
Blinklicht- und Verkehrsregelungs-Signalanlagen	17	1	1
Stationsstellwerke			
Fernstellwerke	1		

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

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

## Bahnhöfe

Bahnhöfe	7	5	2
Haltestellen	8	3	2

## Rollmaterial

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

Appenzeller Bahnen AG  
Bahnhofplatz 10  
Postfach  
CH-9101 Herisau

Tel. +41 (0)71 354 50 60  
Fax +41 (0)71 354 50 65  
[www.appenzellerbahnen.ch](http://www.appenzellerbahnen.ch)

