

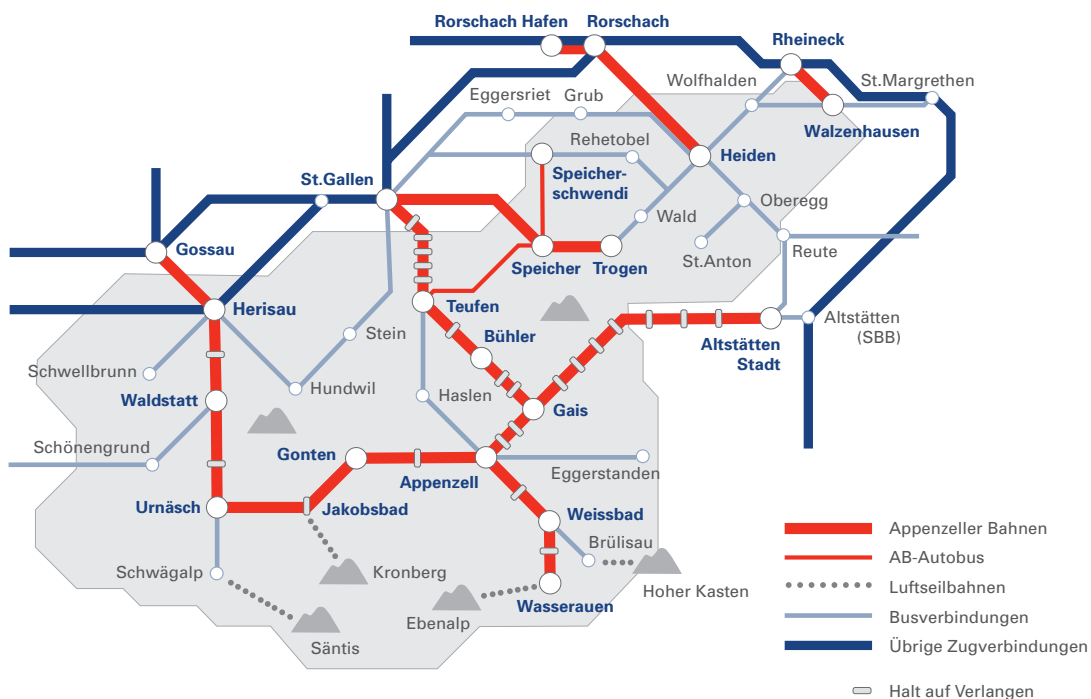
**AB** fahren



## Geschäftsbericht 2006

# Inhaltsverzeichnis

Editorial	1
Fusionsstart mit gutem Jahresergebnis 2006	3
Erfolgreiches Jahr – zu fünft!	4–5
Traditionsreiche Appenzeller Bahnen in neuem Frühling	6–7
Modernes Logo in klassischem Rot	8–9
Bahnübergänge im Fokus	10
Engagiert und pflichtbewusst	11
Neue Triebwagen für die Trogenerbahn	12
Die Züge pünktlich halten	13
Unsere Partner	14
Corporate Governance	15–19
Dank und Anträge	20
Jahresrechnung 2006	21
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen	22–23
Bilanz Appenzeller Bahnen	24
Anhang Appenzeller Bahnen	25–26
Bericht der Revisionsstelle	27
Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe	28
Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe	29
Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe	30–31
Bericht des Konzernprüfers	32
Technische Angaben	34–35



# Editorial

Gleich doppelten Grund haben wir zur Freude: Wir haben ein gutes betriebliches Ergebnis erarbeitet. Und wir freuen uns vor allem über die gelungene Fusion, welche von allen vier Partnern, der ehemaligen AB, TB, RHB und RhW, an ihren Generalversammlungen mit deutlicher Zustimmung besiegelt wurde. Beides wäre ohne den Einsatz aller nicht möglich geworden. Ich danke meinen Kolleginnen und Kollegen im Verwaltungsrat, der Direktion und allen Mitarbeitenden für ihr Engagement.

Diese Fusion wird als Meilenstein in die Geschichte der Bahnen im Appenzellerland eingehen. Sie macht aus dem jungen Unternehmen «Appenzeller Bahnen» das zentrale und starke Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Region St. Gallen–Appenzellerland. Wir nehmen die daraus gewachsene Verantwortung und auch die Herausforderungen gerne wahr. Die jahrelange Vorgeschichte der Fusion, die intensiven Verhandlungsrunden und zähen Auseinandersetzungen um Sitz und Name sind für uns bereits Erinnerung.

Für den Verwaltungsrat stand und steht im Vordergrund, das junge Unternehmen möglichst schnell flott zu machen und es zu konsolidieren, damit unsere strategischen Ziele und vor allem auch unsere finanziellen Ziele der Fusion in den nächsten Jahren erreicht werden können. Die neue Organisationsstruktur mit solider Führung und flacher Hierarchie bildet hierzu die Basis. Unter Zuzug guter externer Köpfe haben wir die Geschäftsleitung erneuert und können bereits mit Genugtuung feststellen: Die neue Crew unter bewährter Leitung von Direktor Hansjürg Düsel hat sich erstaunlich rasch gefunden und zieht am gleichen Strick.

In strategischer Hinsicht haben wir im Verwaltungsrat unsere Grundsätze und entsprechenden Vorgaben formuliert. Im Vordergrund steht für uns, aus den sieben Linien ein Netzwerk mit Verbindungen zu schaffen. Wir denken an weitere Kooperationen mit Busunternehmen. Das Schlüsselprojekt dieser Vernetzung, das wir vorantreiben wollen, ist die Durchmesserlinie.

Sie soll die appenzellischen Gemeinden untereinander und mit der Stadt St. Gallen auf moderne und leistungsfähige Art verbinden.

Wir sind überzeugt, dass wir durch die anvisierte Netzführerschaft im Raum St. Gallen–Appenzellerland mit höheren Frequenzen, modernem Rollmaterial und guten Fahrzeiten sowohl für den Pendler- wie für den Tourismusmarkt noch attraktiver werden. Damit können die Appenzeller Bahnen auch einen massgeblichen Beitrag zur Entwicklung dieser Region leisten. Davon profitiert die gesamte Bevölkerung.

Schliesslich drittes und wichtiges Ziel im abgelaufenen Jahr war für uns, unsere Corporate Governance zu verbessern. Als öffentliches Unternehmen, das auch staatliche Mittel erhält, fühlen wir uns der Öffentlichkeit verpflichtet und wollen entsprechend transparent sein. Wir lehnen uns dabei an Grundsätze, wie sie für börsenkotierte Unternehmen gelten. Schliesslich folgt der vorliegende Jahresbericht dem Gebot der offenen Information. Ich hoffe, Sie erhalten bei dessen Lektüre interessante Einblicke und neue Erkenntnisse.

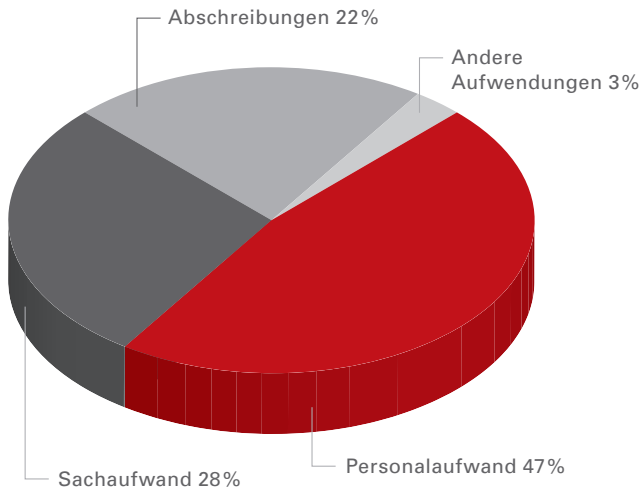


**Hanswalter Schmid**  
Präsident des Verwaltungsrates

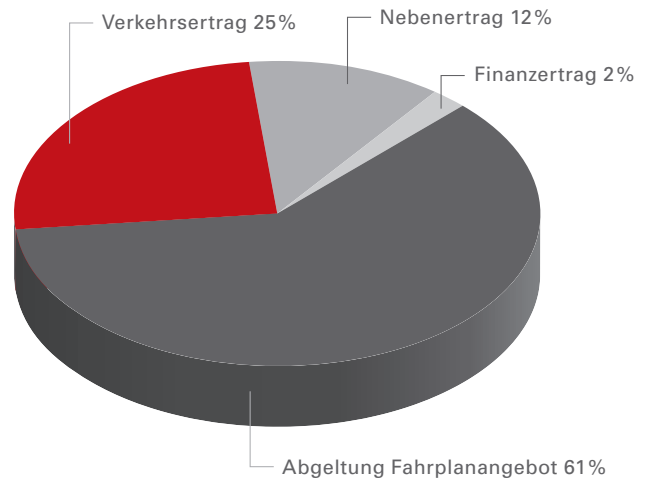


# Fusionsstart mit gutem Jahresergebnis 2006

## Aufwand



## Ertrag



## Kennzahlen im Vergleich

	fusionierte Appenzeller Bahnen	Zum Vergleich inkl. TB, RHB und RhW	Appenzeller Bahnen
	<b>2006</b>	2005	2005
Personalbestand (PE/Jahr)	175	172	123
Anzahl beförderter Personen	5,764 Mio.	5,641 Mio.	3,831 Mio.
Personenkilometer	50,189 Mio.	47,782 Mio.	36,491 Mio.
Bahn- und Buskilometer	1,670 Mio.	1,624 Mio.	1,174 Mio.
	<b>CHF</b>	CHF	CHF
Verkehrsertrag	9'581'184	9'361'149	6'662'483
Abgeltung Fahrplanangebot	23'155'275	23'125'143	16'586'893
Andere Erträge	5'278'437	4'638'628	3'362'260
Personalaufwand	16'824'607	16'103'476	11'314'758
Sach- und Finanzaufwand	9'969'397	10'328'312	7'404'606
Abschreibungen	8'765'622	9'381'841	6'989'343
Unternehmensgewinn	169'488	1'249'706	211'971

## Erfolgreiches Jahr – zu fünft!

### Der Geschäftsverlauf in der Übersicht

Ein gutes Startjahr ist uns gemeinsam – zu fünft – gelungen: Bis Mitte Jahr waren die vier «alten» Unternehmen, die AB, TB, RHB und RhW, einzeln unterwegs. Genau seit Mitte Jahr fahren wir gemeinsam als neues – sozusagen fünftes – Unternehmen Appenzeller Bahnen. Wir haben im Berichtsjahr im Vergleich zu 2005 (alle vier «alten» Bahnen zusammengerechnet) in verschiedenen Bereichen zugelegt: Wir durften insgesamt 5,8 Mio. Kundinnen und Kunden befördern, 2,2 Prozent mehr als 2005. Damit sind täglich durchschnittlich 16'000 Menschen, Pendlerinnen und Pendler sowie Touristinnen und Touristen mit den Appenzeller Bahnen gereist. Vor allem die Stammkundschaft im Abonnementsverkehr ist gewachsen.

#### **Schöner Gewinn – trotz aufwändigem Fusionsjahr**

Entsprechend hat auch unser Verkehrsertrag erfreulich zugenommen, und zwar um 2,4 Prozent auf 9,6 Mio. Franken. Der Erfolg der Sparte Bahn liegt bei 2,4 Mio. Franken. Das erlaubt der neuen Firma, unter anderem arbeitgeberseitige Rückstellungen für die Personalvorsorge in der Höhe von 1 Mio. Franken zu tätigen und eine periodengerechte Abgrenzung der

Verkehrserträge vorzunehmen. Es bleibt ein Unternehmensgewinn von 169'000 Franken. Aus unserer Sicht ist dieser überraschend positiv, ist doch ein erstes Fusionsjahr kostenintensiv. So fielen etwa ausserordentliche Kosten für das neue Erscheinungsbild an. Es freut uns, dass dieses bei der Kundschaft Anklang findet. (Siehe dazu auch Seite 8.)

Das erfreuliche Resultat ist einerseits auf unsere konsequente Kundenorientierung, den Erfolg des öV-Systems Schweiz, den Tarifverbund Ostwind und unsere Marketinganstrengungen und andererseits auf die permanente Kostenoptimierung sowie den haushälterischen Umgang mit den von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellten Mitteln zurück zu führen.

#### **Integration im Vordergrund – mit vielen Projekten**

Die grösste Herausforderung lag und liegt für uns in der Integration der früheren Unternehmen. Wir sind heute nicht mehr vier Bahnen, sondern wir haben sechs Abteilungen: Marketing/Verkauf, Infrastruktur, Betrieb, Rollmaterial und Werkstätten, Finanzen sowie Personal/Services. Diese neue Organisation macht

Sinn und hat sich bereits gut eingespielt. Einige Mitarbeiter haben ihre Funktion gewechselt und einen neuen Arbeitsort bekommen. Die Stimmung unter den Mitarbeitenden ist gut, und man arbeitet zusammen. Es scheint, dass sich die Emotionen, die da und dort auch bei Mitarbeitenden zu spüren waren, mit der Fusion gelegt und einer Sachlichkeit Platz gemacht haben. Mit gegen hundert Projekten, die wir nach Prioritäten umsetzen wollen, vollziehen wir die Integration. Einige mussten wir bereits unter Zeitdruck durchziehen: So mussten bis Ende Jahr die Dossiers der als besonders gefährlich einzustufenden Bahnübergänge beim Bund eingereicht werden, um diese mit Bundeshilfe sanieren zu können.

Ebenfalls vorangetrieben haben wir das Projekt für eine Durchmesserlinie, welche eine durchgehende Verbindung ohne Zahnrad von Trogen über St. Gallen nach Appenzell und damit einen Quantensprung im Angebot dank Viertel-Stunden-Takt bringen soll. Die Projektleitung wird im Mai 2007 zu den Appenzeller Bahnen wechseln, nachdem die Stadt St. Gallen die ersten Projektarbeiten unter Leitung des Stadtgenieurs Hansjörg Roth vorangetrieben hat. (Siehe dazu auch Seite 10).

### **Neue Angebote – auch einige Baustellen**

Auch im letzten Jahr haben wir unser Angebot auf den Fahrplanwechsel hin ausgeweitet. Ab acht Uhr abends sind zudem die Triebwagen auf der Linie Gossau–Appenzell einzeln unterwegs. Das kommt unseren Kundinnen und Kunden entgegen und steigert unsere Produktivität. Neu fährt am Freitag und Samstag ein Bus um 23.46 Uhr von Appenzell nach St. Gallen.

Noch gibt es viel zu tun. So sind wir unter anderem daran, ein neues Berufsbild für das Zugpersonal zu erarbeiten. Weiter soll ein Teil unserer Lokführer künftig so ausgebildet werden, dass sie auf allen unseren Linien einsatzfähig sind. Schliesslich ist die Kundeninformation immer noch verbesserungsfähig, vor allem bei unvorhergesehenen Zwischenfällen. In erster Linie wollen wir aber in den nächsten Jahren unsere ehrgeizigen finanziellen Ziele der Fusion erreichen: Dank Synergien sollen bis 2010 rund 1,9 Mio. Franken eingespart werden.

### **Wenige Zwischenfälle – gute Noten für Sicherheit**

Das Jahr 2006 bescherte uns glücklicherweise wenig Zwischenfälle und Unglücksfälle. Das werden wir im nächsten Jahresbericht leider nicht mehr im gleichen Ausmass sagen können, nachdem sich Anfang 2007 ein Todesfall an einem Bahnübergang ereignete und in derselben Woche die schweren Stürme in Wasserauen einen Steuerwagen aus den Schienen hoben. Massnahmen, um solches künftig zu verhindern, haben wir indes bereits getroffen.

In die Sicherheit der Appenzeller Bahnen investieren wir laufend. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat uns denn auch diesbezüglich insgesamt gute Noten gegeben. Im November führte es ein umfassendes Systemaudit durch, um abzuklären, ob die neue Firma so organisiert ist, dass der Bahnbetrieb sicher abläuft. Die Auditoren inspizierten die Führung, die Infrastrukturanlagen, den Betrieb und die Fahrzeuge. Fazit: Keine Abweichung zur Eisenbahngesetzgebung, kein nennenswerter Handlungsbedarf, vor allem keine unmittelbar sicherheitsrelevanten Lücken.

Nach nur einem halben Jahr hat das junge Unternehmen bereits einen guten Stand erreicht. Das wäre ohne das Engagement Aller nicht möglich. Ich danke meiner Kollegin und meinen Kollegen in der Geschäftsleitung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer Bahn herzlich für ihren Einsatz.



**Dr. Hansjörg Düsel**  
Direktor

# Traditionsreiche Appenzeller Bahnen in neuem Frühling

## Zur Geschichte der Bahnen im Appenzellerland

**4. Mai 2006:** An diesem sonnigen Maientag setzen die Verwaltungsratspräsidenten Hanswalter Schmid (Appenzeller Bahnen), Anita Dörler (Trogenerbahn), Josua Bötschi (Rorschach-Heiden-Bergbahn), Clemens Wick (Bergbahn Rheineck-Walzenhausen) und ihre Stellvertreter in Herisau ihre Unterschrift unter einen zwölf Seiten starken Fusions-Vertrag. Sie öffnen damit ein neues, zukunftssträchtiges Kapitel in der traditionsreichen, bewegten Geschichte der Bahnen im Appenzellerland. Eine eigenwillige Geschichte. Noch heute sind die beiden Appenzeller Halbkantone die einzigen Kantone ohne SBB-Linien in der Schweiz.

**12. April 1875:** Die erste Bahn auf Appenzeller Boden dampft von Winkeln nach Herisau – nach hürdenreichen Vorarbeiten und insbesondere unvorhergesehenen Terrainschwierigkeiten beim Bau. Später wird die Linie durchs Hinterland nach Appenzell fortgesetzt. Fast gleichzeitig werden Rorschach und Heiden nach dem Vorbild der Rigibahn verbunden. Später folgt die Bahnerschliessung des Rotachtales nach Gais, wiederum als Meterspurbahn mit extrem engen Kurven und Zahnstangenabschnitten. 1896 wird Walzenhausen durch eine Drahtseilbahn mit Wasserschwerkraft-Antrieb erschlossen. Am 30. September 1889 eröffnet der erste Zug festlich die Strecke von St. Gallen über Teufen und Bühler nach Gais. 1903 erhalten Speicher und Trogen den Bahnanschluss nach St. Gallen – als Ergänzung zur St. Galler Strassenbahn. Zu dieser letzten Bauetappe gehören auch die Altstätten–Gais- (Zahnrad-)Bahn und die «Säntisbahn» von Appenzell nach Wasserauen. Sie werden dem damaligen Stand der Technik entsprechend bereits von Anfang an mit elektrischer Traktion betrieben.

**1947:** Auch mit Fusionen – und damit verbundenen langwierigen Verhandlungen – haben die Bahnen im Appenzellerland Erfahrung. Auf Druck des Bundes werden die Altstätten-Gais-Bahn mit der damaligen St. Gallen-Gais-Appenzell-Bahn (SGA) und die Appenzeller Bahn (AB) mit der AWW, der Appenzell-Weissbad-Wasserauen-Bahn, zusammengelegt. Denn der Bund will nur an fusionierte Unternehmen Sanierungshilfe leisten.

**1989:** Nach weiteren gut vierzig Jahren gehen die bereits unter Gemeinschaftsdirektion stehenden Appenzeller Bahnen und SGA im Jahre 1989 zusammen.

Bis 1994 ist kein Wille zur weiteren Zusammenarbeit auszumachen. Doch dann, nach grosser Debatte zum Verkehrsleitbild, will der Ausserrhoder Kantonsrat eine engere Zusammenarbeit unter den Appenzeller Bahnen geprüft haben. Erste ernsthafte Versuche jedoch scheitern.

**8. Januar 2003:** Der damalige Ausserrhoder Regierungsrat und heutige Ständerat Hans Altherr ruft die Präsidenten der AB, der TB, der RHB und der RhW nach Heiden und regt eine vertiefte betriebliche Zusammenarbeit unter den vier Bahnen an. Damit hat er den Fusionsprozess angestossen. Denn den Beteiligten wird schnell klar, dass allein mit vertraglichen Abmachungen unter den Partnern nicht genügend Synergien in den Bereichen Sicherheit, Unterhalt, Marketing, Verwaltung und Beschaffung erreicht werden können. Die Ausserrhoder Regierung setzt einen Lenkungsausschuss unter dem Präsidium von Hans Altherr zur Vorbereitung der Fusion ein.



Der Lenkungsausschuss geht speditiv und gezielt ans Werk, unterstützt von der Projektgruppe unter Leitung von Hansjürg Düsel, Direktor Appenzeller Bahnen. Hinter der Fusion stehen ganz klar auch der Bund und die Kantone AR, AI und SG, welchen die Bahnen zur Mehrheit gehören.

**30. November 2004:** Die beteiligten Bahnen unterzeichnen bereits eine Absichtserklärung zur Fusion mit handfesten strategischen Eckwerten: Danach soll unter anderem sozialverträglich und unter Weiterführung der bisherigen Linien fusioniert werden. Auch über die weiteren zentralen Punkte werden sich die Beteiligten rasch einig. Es betrifft dies etwa die Bewertung der vier Bahnen (berechnet durch Price Waterhouse Coopers), die Grösse, die Zusammensetzung des Verwaltungsrates und den Direktor der neuen Gesellschaft. Der Name gibt in der Folge etwas mehr zu reden. An dieser Diskussion beteiligen sich auch weitere Kreise. Bevor man sich für «Appenzeller Bahnen» entscheidet, werden einige andere Namen in Erwägung gezogen, wie etwa «Appenzellerland Bahnen». Das Argument, dass die Marke «Appenzeller Bahnen» bereits überregional über einen sehr grossen Bekanntheitsgrad verfügt, gibt den Ausschlag.

Die Fusionsverhandlungen geraten ins Stocken. Es zeigt sich, dass eine Bahnfusion ein besonders heikler Prozess ist, der auch Emotionen auslöst. Traditionell sind öffentliche Regionalbahnen mit unterschiedlichen politischen Interessen konfrontiert. Deren Vertreter melden ihre Ansprüche an. Die Frage nach dem Unternehmenssitz rückt ins Zentrum: Herisau oder Speicher? Sie gibt vor allem in der Öffentlichkeit heftig zu diskutieren.

**24. November 2005:** Mittlerweile ist der Fusionsprozess allerdings schon weit fortgeschritten: So haben die beteiligten Partner einen designierten Verwaltungsrat unter dem Präsidium von Hanswalter Schmid eingesetzt. Dieser tagt erstmals am 24. November 2005 im Amtshaus in St. Gallen. Sie bestimmen Hansjürg Düsel zum designierten Direktor der neuen Unternehmung. Ob Herisau oder Speicher, der designierte Verwaltungsrat kann mit beiden Unternehmenssitzen leben. Schliesslich geben vor allem finanzielle Argumente den Ausschlag zugunsten von Herisau.

Die Trogenerbahn hat sich verständlicherweise stark gemacht für Speicher. In einem weiteren offenen Punkt kommt das Modell der Trogenerbahn zum Zug: Danach sollen die Anstellungsbedingungen der Mitarbeitenden im Rahmen eines Firmenarbeitsvertrages, der sich bereits bei der Trogenerbahn bewährt hat, vereinheitlicht werden. Eine Fusion ist eben stets ein Geben und Nehmen.

**Januar 2006:** Der designierte Verwaltungsrat startet eine Informationsoffensive. Auch die Öffentlichkeit soll von den Vorteilen einer Fusion überzeugt sein. Diese Fusion hat nur Gewinner: Die beteiligten Bahnen mit ihren Mitarbeitenden, die Bevölkerung, die Kundinnen und Kunden sowie die öffentliche Hand. Die neue, grössere Bahn hat mehr Gewicht, um ihre Anliegen, auch beim Bund, besser zu vertreten. Die grössere Unternehmung ist besser in der Lage, das Angebot für die Fahrgäste noch attraktiver zu gestalten, und für die Mitarbeitenden eröffnen sich interessante Arbeitsmöglichkeiten. Investitionen in die Linien der kleineren beteiligten Bahnen sind im neuen, grösseren Unternehmen einfacher zu realisieren. Der Betrieb einer Bahn setzt heute eine gewisse Grösse voraus, denn die technischen Anforderungen werden immer grösser, die Sicherheitsvorschriften immer strenger.

**9. Juni 2006:** Die Generalversammlung der Rorschach-Heiden-Bergbahn stimmt der Fusion mit deutlicher Mehrheit und ohne grosse Diskussion zu. Wenig zu reden gibt die Fusion auch an den nachfolgenden Generalversammlungen, die ebenfalls mit deutlichen Mehrheiten ihr Ja zum Zusammenschluss geben: Trogenerbahn am 14. Juni und Bergbahn Rheineck-Walzenhausen am 16. Juni. Mit der GV der Appenzeller Bahnen vom 23. Juni wird die Fusion definitiv besiegelt. Gleichzeitig wird Hanswalter Schmid als erster Verwaltungsratspräsident gewählt.

**1. Juli 2006:** Um 04.52 Uhr verlässt der erste Zug des neuen Unternehmens Appenzeller Bahnen pünktlich den Bahnhof Speicher Richtung Trogen. Typisch ostschweizerisch steigt kein grosses Eröffnungsfest. Mit kleinen Präsenten für Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden wird der Start gewürdigt.



## Modernes Logo in klassischem Rot

Neues Design prägte Arbeit bei Marketing/Verkauf

Ein neues Unternehmen soll auch einen neuen Auftritt haben. Für den Bereich Marketing/Verkauf mit der Leiterin Melitta Sutter, fachlich unterstützt von GFS Communications, St. Gallen, war von Anfang an klar: Der Auftritt soll modern, schlicht, urban und «bahinig» sein. Er soll Pendlerinnen und Pendler wie Touristinnen und Touristen ansprechen. Das neue Logo mit dem weissen Schriftzug Appenzeller Bahnen auf klassischem, leuchtendem Eisenbahnrot hat genau die gewünschte Wirkung.

Pragmatisch (und kostenbewusst) wurde umgesetzt: Zuerst wurden Bahnhöfe und Stationen sowie die Züge frisch beschriftet. Bei Letzteren bleiben die alten Submarken vorderhand bestehen – ergänzt durch den Schriftzug: Eine Linie der Appenzeller Bahnen. In neuem Design präsentieren sich seit letztem Jahr auch Fahrplantaafeln, Billetautomaten und Bushaltestellen. Modern-urban gestaltet sind auch Briefpapier, Drucksachen und die Internetseite [www.appenzellerbahnen.ch](http://www.appenzellerbahnen.ch).

## Erlebnisse und Ereignisse

Verschiedene Events und Spezialangebote prägten auch das letzte Jahr. Hier eine Auswahl: Neu im Angebot war der Schlittelspass mit Mietschlitten der Appenzeller Bahnen. Beliebt waren auch vorweihnächtliche Spezialangebote etwa zu Sonntagsverkäufen und zum Samichlaus. Oft unterwegs waren die verschiedenen Erlebnis-Züge der Appenzeller Bahnen, sei's öffentlich, gemietet für's Familienfest oder den Geschäftsausflug: Die Dampflok «Rosa», der «Party-Wagen», der edle «Rubino», «S'Föfi» aus den dreissiger Jahren oder «S'Drissgi» aus den Anfangszeiten der elektrischen Bahnen. In der ersten Woche des neuen Unternehmens Appenzeller Bahnen profitierten die Fahrgäste von einer Eröffnungstageskarte für zehn Franken.

Auch 2006 beteiligten sich die Appenzeller Bahnen an den Gruppenangeboten von Appenzellerland Tourismus im Rahmen von «Erlebnis Schweiz», ebenso wurde erstmals in Zusammenarbeit mit dem Tourismus ein RailAway-Angebot lanciert. Auch eine Premiere war die Zusammenarbeit mit dem St. Galler Tagblatt, so profitierten die Tagblattleserinnen und

-leser von günstigen Ausflügen. Beteiligt sind die Appenzeller Bahnen auch bei der «Appenzeller Ferienkarte» für Hotelgäste, mit welcher diese die Bahnen benutzen und Museen besuchen können. Erstmals präsent waren die Appenzeller Bahnen auch an der Rhema in Altstätten gemeinsam mit den Bergbahnen.

Zu verschiedensten Anlässen wie Alter Silvester und Openairs gab's Extrazüge. Die beiden Appenzell als Gastkantone der Olma bescherten ausserordentlich hohe Frequenzen. In Erinnerung bleibt auch die Generalversammlung der St.Galler Kantonalbank, bei der die Appenzeller Bahnen ihren speziellen Auftritt mit Bistro-Wagen in der Olmahalle hatten. Insgesamt wurde 2006 die Zusammenarbeit mit Dritten, vor allem mit Institutionen des Tourismus, erhöht.

## Der Kunde ist König

Am 6. April 2006 war der Kunde buchstäblich König: Im Rahmen des Staatsbesuches Ihrer Majestäten König Harald V. und Königin Sonja von Norwegen rollten die Appenzeller Bahnen den roten Teppich aus und beförderten die königlichen Hoheiten im «Rubino» von Appenzell nach St. Gallen.

## Neue Werbemittel und Website



# Bahnübergänge im Fokus

## Das Jahr 2006 aus Sicht des Bereichs Infrastruktur

Der Bereich Infrastruktur, dem Ingenieur Walter Bach vorsteht, umfasst vielseitige Tätigkeiten. Die rund 35 Mitarbeitenden – Elektromechaniker, Schreiner, Maurer, Landwirte – arbeiten in verschiedenen Diensten und sind neben den Appenzeller Bahnen auch für den Unterhalt der Frauenfeld-Wil-Bahn zuständig: Der Baudienst unterhält Geleise und Umgebung sowie Bauten. Der Elektrodienst hält hauptsächlich Sicherheits- und Bahnübergangsanlagen in Stand und baut auch neue Anlagen. Der Fahrleitungsdienst sorgt für funktionstüchtige Fahrleitungen und Gleichrichter. Im Pikettdienst ist im wöchentlichen Turnus ein Mitarbeiter eingeteilt.

### Sichere Bahnübergänge

Mit total 550 Bahnübergängen haben die Appenzeller Bahnen im Vergleich zu anderen Bahnen aus topographischen Gründen viele Übergänge. Da der Bund nur noch die Sanierung der schweizweit letzten 190 gefährlichsten Bahnübergänge mitfinanziert, war nach der Fusion Eile angesagt: Die Appenzeller Bahnen haben in Speicher und Trogen noch sieben solch unübersichtliche und ungesicherte Übergänge, deren Dossiers bis Ende Jahr nach Bern geschickt werden mussten. Auch wenn die Bauarbeiten nicht lange dauern, so wird wegen langer Genehmigungsverfahren und Einsprachemöglichkeiten doch noch Zeit verstreichen, bis sie mit Blinkanlage oder Barriere versehen sind. Nach einer Prioritätenliste abgestuft nach Gefährungsgrad wollen die Appenzeller Bahnen weitere 210 Übergänge mit Warnanlage ausrüsten, und bei 74 Übergängen sollen alte Anlagen ersetzt werden. Ziel ist es, die Übergänge so schnell wie möglich zu sanieren oder zu sichern.

### Neues Wartungsgebäude

Im Herbst 2006 wurde mit dem Neubau des Wartungsgebäudes in Heiden begonnen – auf bahneigenem Grund beim Bahnhof. Es soll im Herbst 2007 fertig werden und Unterhaltswerkstatt für Züge und für Postautos sowie als Depot dienen.

Baukostenvoranschlag: 6,1 Mio. Franken. Allerdings muss mit erheblichen Mehrkosten gerechnet werden, da die Sparanstrengungen des ehemaligen Verwaltungsrates aus betrieblichen und Sicherheitsgründen nicht eingehalten werden können.

### Neue Haltestelle «Birnbäumen»

Die neue Wohnsiedlung bei Birnbäumen an der Linie St. Gallen – Trogen soll eine Haltestelle und einen gesicherten Bahnübergang erhalten. Das Projekt ist bereits zur Genehmigung beim Bund. An den Kosten von insgesamt 1,2 Mio. Franken beteiligen sich auch die Stadt und die Ortsbürgergemeinde St. Gallen.

### Ohne Umsteigen in St. Gallen

Die Linien von Trogen und Appenzell enden in St. Gallen nebeneinander. Die Durchmesserlinie will sie verbinden. Die Machbarkeitsstudie kam Ende letzten Jahres zu positiven Ergebnissen. Das Projekt bringt für den Agglomerationsverkehr in St. Gallen und die Appenzeller Bahnen entscheidende Verbesserungen: Umsteige- und Wartezeiten beim Bahnhof St. Gallen fallen weg. Dank einem Tunnel bei der Ruckhalde kann dort nicht nur die Zahnradstrecke aufgehoben werden, sondern auch der Bahnübergang bei der stark frequentierten Zubringerstrasse beim Riethüsli. Ziel ist es, die Ausserrhoder Gemeinden besser mit allen Haltestellen in der Stadt St. Gallen zu bedienen.

Zudem kann mit der neuen Streckenführung ein  $\frac{1}{4}$  h-Takt realisiert werden. Gleichzeitig können dank zahnradloser Linienführung Unterhaltskosten eingespart werden. Das Projekt rechnet mit Gesamtkosten von 80 Mio. Franken. Bereits ist ein Projektierungskredit von 3,6 Mio. Franken aus dem Infrastrukturfonds des Bundes bewilligt. Die Aussichten sind gut, dass sich der Bund via Agglomerationsfonds zur Hälfte an den Gesamtkosten beteiligen wird.

# Engagiert und pflichtbewusst

## Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

### Personalbestand

Das neue Unternehmen startete am 1. Juli 2006 mit 206 Mitarbeitenden, was 179 Personaleinheiten entsprach. Der Personalbestand reduzierte sich bis Ende Jahr durch saisonbedingte Abgänge auf rund 166 Vollzeitstellen oder 196 Mitarbeitende. Unter den Mitarbeitenden sind auch sechs Jugendliche in Ausbildung.

Zahlreiche Angestellte durften im Rahmen eines Personalanlasses im Depot Herisau die Gratulation und Würdigung für die 20- bis 45-jährige Unternehmenstreue entgegennehmen.

### Erfolgreich abgeschlossen

Sandra Thoma aus Ganterschwil absolvierte die dreijährige Berufsausbildung zur Kauffrau Fachrichtung Öffentlicher Verkehr. Zum erfolgreichen Abschluss ihrer anspruchsvollen Berufsausbildung gratulieren wir herzlich und wünschen für die Zukunft alles Gute.

### Gleiche Anstellungsbedingungen

Der designierte Verwaltungsrat ist der Empfehlung des Lenkungsausschusses gefolgt und hat die Vereinheitlichung der Anstellungsbedingungen im Rahmen eines Firmenarbeitsvertrages FAV gutgeheissen. Dabei war es ihm ein Anliegen, auch die nicht beim SEV organisierten Angestellten gleichberechtigt in den Meinungsbildungsprozess einzubinden.

Die paritätisch zusammengesetzte Verhandlungsdelegation handelte in rund zehn Sitzungen den grössten Teil der normativen Bestimmungen kostenneutral aus. Die noch offenen Fragen im schuldrechtlichen Teil sind Gegenstand weiterer Verhandlungen zwischen dem SEV und dem Verwaltungsrat. Ziel ist es, den FAV spätestens ab 1. Januar 2008 in Kraft zu setzen.

### Neu zusammengesetzt

Die paritätische Vorsorgekommission setzt sich nach einigen Mutationen neu wie folgt zusammen:

Arbeitnehmervertretung:

Heinz Auelmann, Franz Mosimann, Erich Steinbeck, Urs Girsperger (neu)

Arbeitgebervertretung:

Dr. Niklaus Fäh (Vorsitzender bis 2007), Stefan Baumberger (neu), Clemens Wick, Christian Saxer (neu)

### Anerkennung und höhere Löhne

Für den pflichtbewussten Einsatz und die ausgezeichneten Leistungen sprachen der Verwaltungsrat und die Direktion den Mitarbeitenden mit guten Leistungen mit einer allgemeinen Lohnerhöhung von 1,5 Prozent auf den 1. Januar 2007 den verdienten Dank aus.

Einigen Angestellten konnte zudem wieder eine individuelle Lohnerhöhung infolge Beförderung oder eine Prämie für überdurchschnittliche Leistungen zugesprochen werden.

# Neue Triebwagen für die Linie St.Gallen–Trogen

## Highlight für den Bereich Rollmaterial und Werkstätten

Züge mit ihren Trieb-, Steuer-, Personen- und Güterwagen sind langlebig. Erst nach 35 bis 40 Jahren sind sie in der Regel abgeschrieben, viele von ihnen rollen bis 60. Ein Augenschein vor Ort in der Werkstatt in Gais bei Maschinenbauingenieur Ralf Willkommen, zuständig für Grossunterhalt und Engineering, zeigt: Das Rollmaterial will gehegt und gepflegt sein. Die meisten Mitarbeitenden hier sind denn auch «Eisenböhner» mit Leib und Seele. Ihr Kerngeschäft ist es, die rund 80 Fahrzeuge des regulären und täglichen Einsatzes sowie die gegen 50 Dienst- und Güterfahrzeuge in sicherem und sauberem Zustand zu erhalten. Damit sind sie bis zu 70 Prozent ihrer Arbeitszeit beschäftigt. Immerhin kommt jedes Fahrzeug wöchentlich vorbei. Hinzu kommt der Grossunterhalt – die Erneuerung der Fahrzeuge alle fünf bis sieben Jahre – und die Behebung von Schäden.

Die Arbeit in den Werkstätten ist vielseitig, denn Züge sind komplizierte Systeme und wenige Arbeiten werden ausgelagert. So werden hier auch viele Ersatzteile gefertigt. Die rund 40 Mitarbeitenden in diesem Bereich sind Teamarbeiter und Allrounder mit spezifischem Fachwissen: Ingenieure, Mechaniker, Elektromechaniker, Maler, Schreiner, auch ungelernete Handwerker – und: Drei Polymechaniker-Lehrlinge.

### **Triebwagenzüge auf modernstem Stand**

Neue Fahrzeuge in grösserem Umfang zu beschaffen gehört zu den Highlights für den Bereich Rollmaterial und Werkstätten. Das kommt alle fünf bis zehn Jahre vor. Jetzt soll die Trogenerlinie drei neue Triebwagenzüge erhalten. Unmittelbar nach vollzogener Fusion

wurden die Fahrzeuge für rund 20 Mio. Franken bei der Firma Stadler bestellt: Einheiten mit drei nicht trennbaren Elementen, Steuerwagen – Triebwagen – Steuerwagen. Sie haben den Vorteil, dass sie leichter baubar und in ihrer Logistik einfacher sind. Umfangreiche Abklärungen gingen der Bestellung voraus. Die neuen Fahrzeuge werden gegenüber den bereits Eingesetzten einige Verbesserungen haben, so unter anderem: Noch behindertenfreundlicher, mehr Haltetasten, durchgehende Griffstangen. Ein zweiter Stromabnehmer macht sie vor allem im Winter betriebssicherer. Sie werden auch bereits «Durchmesserlinie-tauglich» sein und vor allem in den Kurven nicht quietschen. Dieses lästige Geräusch der neuen Trogenerbahn-Fahrzeuge macht immer noch Probleme. An Lösungen, welche Fahrzeuge und Geleise betreffen, wird gearbeitet.

### **Besser informierte Fahrgäste**

Eines der umfangreicheren Projekte 2006 war der Einbau eines akustischen Fahrgastinformationssystems in die Fahrzeuge der Linie St. Gallen–Appenzell. Jetzt werden alle Haltestellen automatisch angesagt.

### **Refit-Programm**

Im Rahmen des Refit-Programms werden sechs 40-jährige Personenwagen der «alten» Appenzeller Bahnen erneuert. Dabei werden sie bis auf den Wagenkasten ausgeräumt und komplett neu aufgebaut und erhalten einen neuen Innenausbau, insbesondere eine grosszügigere Anordnung der Sitzplätze. 2006 waren drei Fahrzeuge in Arbeit. Ein lohnender Wiederaufbau von je einer halben Mio. Franken.



## Die Züge pünktlich halten

### Die Abteilung Betrieb im vergangenen Jahr

Seit 1. Mai 2006 hat der Bereich Betrieb mit Sigi Lechner, zuvor 21 Jahre bei den SBB tätig, einen neuen Leiter. Zu seiner Crew gehören die Lokführer, das Stations- und Zugpersonal sowie die Buschauffeure. Die tägliche Herausforderung dieser rund 90 Mitarbeitenden, davon einige in Teilzeit, ist es, Züge und Busse am Rollen zu halten, und zwar pünktlich nach Fahrplan und garantiert mit Anschluss. Darüber hinaus gerüstet sein für besondere Ereignisse, wie zum Beispiel beim OLMA-Umzug, der die zusätzlichen Kapazitäten bis an das Limit forderte. Hauptfokus der Mitarbeitenden, die seit letztem Jahr ein Namensschildchen tragen: Der Fahrgast. Sie und er ist heute anspruchsvoller geworden, erwartet Pünktlichkeit, will über Verspätungen rasch informiert werden und greift auch schnell mal in die Tasten, um mitzuteilen, wenn ihm/ihr etwas nicht passt. Doch solche Kundenreaktionen wertet die Abteilung Betrieb auch als Chance, Kundenbedürfnisse und Schwachstellen besser kennen zu lernen.

Anfang August 2006 konnten die letzten Details für den Fahrplan 2007 definiert und fixiert werden. Die Einspurstrecken setzen dabei enge Rahmenbedingungen innerhalb derer optimale und kostengünstige Lösungen gesucht werden müssen: Ab 20 Uhr werden auf der Linie Gossau–Herisau–Appenzell nur noch Triebwagen statt dreiteilige Pendelzüge eingesetzt. Aus diesen Einsparungen werden ein neues Zugpaar im Sommer ab Herisau nach Wasserlauben und zurück, eine neue Spätverbindung von Appenzell nach St. Gallen sowie der Einsatz eines grösseren Busses an Wochenenden finanziert.

#### Umzug nach Speicher

Mitte August 2006 ist das Team der Abteilung Betrieb von Herisau in die Räumlichkeiten der ehemaligen Trogenerbahn in Speicher eingezogen und fühlt sich wohl dort. Während die Lokführer bis auf weiteres noch auf ihren angestammten Linien fahren, ist das Zugpersonal flexibler geworden und kontrolliert die Züge jetzt auf dem gesamten Netz.

#### Betriebsstörungen und Unfälle

Glücklicherweise blieben die Appenzeller Bahnen 2006 von grösseren Unfällen verschont. Dennoch gab es 15 Kollisionen, eine Fahrleitungsstörung in Niederteufen und auch eine Entgleisung. Zu beklagen ist der Unfall eines Clean-Team-Mitarbeiters vom 28. Juni 2006: Er war an einer Weiche beschäftigt, wobei er von einem Zug erfasst und schwer verletzt wurde. Um solche Unfälle zu verhindern, wurden entsprechende Massnahmen eingeleitet.

#### Mehr informieren

Bereits wurden 2006 neue Projekte angedacht. Diese wollen die Betriebsführung insgesamt noch mehr professionalisieren, die Ausbildung des Lokpersonals verbessern, das Berufsbild des Zugspersonals anpassen – und vor allem die Information für die Fahrgäste auch auf den Bahnhöfen und Stationen intensivieren.



## Unsere Partner

### AB-Shop mit treuer Kundschaft

Im 10. Geschäftsjahr kann die 100 prozentige AB-Tochter, die AB-Shop GmbH, ein erfreuliches Geschäftsergebnis präsentieren. In den neun Verkaufsstellen wurden rund eine Million Konsumentinnen und Konsumenten bedient und dabei ein Umsatz von 6,9 Mio. Franken erzielt. Dank einer weiteren Produktivitätssteigerung konnten die Personalkosten trotz Lohnverbesserungen gesenkt werden.

Das erfreuliche Ergebnis verdanken wir unserer treuen Kundschaft, aber auch unseren engagierten Mitarbeiterinnen und der kompetenten Geschäftsführung.

### Regiobus: Neuer Geschäftsführer

Die Regiobus AG kann wiederum auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. Dank optimiertem Fahrplan und Mehrfrequenzen konnte der Ertrag aus dem Reiseverkehr markant gesteigert werden.

Die Geschäftsführung wurde per 1. Mai 2006 neu an Bruno Huber übertragen.

Als Eigner, mit einem Aktienanteil von 40 Prozent, sind die Appenzeller Bahnen an einer engen strategisch abgestimmten Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen interessiert und mit zwei Vertretern im Verwaltungsrat aktiv.

### Freie Fahrt für Frauenfeld-Wil-Bahn

Die in Auftrag gegebene Studie «Bahn oder Bus im Murgtal» kam zum Schluss, dass die Systemvorteile der Bahn zwischen Frauenfeld und Wil besser zum Tragen kommen. Die Vorteile der kürzeren Fahrzeit, des höheren Komforts, der Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit überwiegen den Nachteil leicht höherer Abgeltungen gegenüber der Variante Bus. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau hat sich aufgrund dieses klaren Verdikts zu Gunsten der FW-Bahn entschieden.

Dies ist zugleich auch ein Vertrauensbeweis gegenüber den Mitarbeitenden der FW und der AB, welche seit dreieinhalb Jahren die Geschäfte dieser Unternehmung führen.

Im Geschäftsjahr 2006 konnte die Zahl der beförderten Personen weiter um beachtliche 3,8 Prozent oder rund 40'000 auf 1,081 Mio. Passagiere gesteigert werden. Der Verkehrsertrag stieg demzufolge um 5 Prozent auf 2,212 Mio. Franken.



# Corporate Governance

## Die Organe der «alten» und «neuen» Unternehmung Appenzeller Bahnen

Die Appenzeller Bahnen orientieren sich an den Interessen unterschiedlicher Anspruchsgruppen. Es sind dies die Eigentümer, die Kundinnen und Kunden im Pendler-, Reise- und Güterverkehr, die Mitarbeitenden, die Geschäftspartner und die allgemeine Öffentlichkeit. Die Appenzeller Bahnen als öffentliche Unternehmung und auch mit öffentlichen Mitteln finanziert, fühlen sich zu besonderer Transparenz verpflichtet. Der VR hat deshalb entschieden, nach Corporate-Governance-Grundsätzen zu handeln wie sie für börsenkotierte Unternehmen gelten. Ziel ist es, unter Wahrung von Entscheidungsfähigkeit und Effizienz auf der obersten Unternehmensebene Transparenz und ein ausgewogenes Verhältnis von Führung und Kontrolle zu erreichen.

### Vorbereitung der Fusion

Das Fusionsprojekt hat eine lange Vorgeschichte. Massgeblich vorbereitet wurde es durch den Lenkungsausschuss, eingesetzt durch die Ausserrhoder Regierung. Er befasste sich in den insgesamt zwölf Sitzungen vor allem mit den grundsätzlichen Fragen der Strategie, den Inhalten des Fusionsvertrages und dem generellen Projektmanagement. Dabei wurde er fachlich durch die Consultingfirma Daniel Fischer & Partner, Niederwangen b. Bern, sowie durch Lukas Metzler, Rechtsanwalt, St. Gallen, unterstützt

und begleitet. Die Projektgruppe unter Leitung von Hansjürg Düsel mit Melitta Sutter sowie Josef Stark bereitete die operativen Geschäfte der Fusion vor.

Die PricewaterhouseCoopers AG wurden vom Lenkungsausschuss beauftragt, die Fusion der vier appenzellischen Bahnen in den Belangen Finanzen, Bewertung und Recht zu begleiten. Die Bewertung der vier Unternehmen zwecks Festlegung der Aktien-austauschverhältnisse wurde nach Grundsätzen des Lenkungsausschusses vorgenommen und in einem Bericht dokumentiert.

Nachdem die wesentlichsten Ziele erreicht werden konnten und der designierte Verwaltungsrat die Verantwortung zur Weiterführung der Geschäfte übernahm, löste der Regierungsrat von Appenzell A. Rh. den Ausschuss auf Antrag des Vorsitzenden am 5. April 2006 auf.

### Zusammensetzung des Lenkungsausschusses

Dr. Hans Altherr, Ständerat AR (Vorsitzender);  
Dr. Armin Stoffel, Sekretär VD AR; Hanswalter Schmid, VR-Präsident AB; Prof. Dr. Thomas Bieger, VR AB;  
Dr. Anita Dörler, VR-Präsidentin TB; Christian Breitenmoser, VR TB; Josua Bötschi, VR-Präsident RHB;  
Marcel Keller, VR RHB; Peter Hohl, (später Clemens Wick) VR-Präsident RhW; Hans Pfäffli, VR RhW.

## Designierter Verwaltungsrat

Um die Fusion zum Erfolg zu bringen und das neue Unternehmen startklar zu machen, setzten die vier Partnerbahnen entsprechend dem Fusionsvertrag einen designierten Verwaltungsrat ein – mit Hanswalter Schmid als Präsident und Anita Dörler als Vizepräsidentin sowie den folgenden Mitgliedern: Peter Suter, Stefan Baumberger, Jakob Frei, Paul Julian Wyser, Elisabeth Beéry, Thomas Bieger, Josua Bötschi, Clemens Wick und Paul Signer. Der designierte Verwaltungsrat wurde mit der Fusion zum «regulären» Verwaltungsrat.

## Generalversammlungen

Die Generalversammlungen der an der Fusion beteiligten vier Partner haben alle der Fusion, und zwar in Form einer Absorptionsfusion, klar zugestimmt.

**GV der Rorschach-Heiden-Bergbahn vom 9. Juni 2006:** Im Kursaal in Heiden versammelten sich 183 Aktionäre. Vertreten waren 5'190 Aktien mit 30'362 Stimmen, was einem Aktienkapital von CHF 1'518'100 entspricht. Mit 29'864 Ja zu 486 Nein bei zwölf Enthaltungen stimmten die Aktionärinnen und Aktionäre dem Fusionsbeschluss zu.

**GV der Trogenerbahn vom 14. Juni 2006:** Anwesend im Hotel Krone in Trogen waren 45 Aktionäre mit 11'512 Stimmen. Sie stimmten dem Fusionsvertrag mit 9'192 Ja zu 2280 Nein bei 40 Enthaltungen zu.

**GV der Bergbahn Rheineck-Walzenhausen vom 16. Juni 2006:** Dem Fusionsvertrag stimmten im Hotel Walzenhausen die anwesenden 66 Aktionäre zu, und zwar mit 287 Ja zu 18 Nein bei drei Enthaltungen. Vertreten waren total 319 Aktien, resp. ein Aktienkapital von CHF 159'500.

**GV der Appenzeller Bahnen vom 23. Juni 2006:** 208 Aktionärinnen und Aktionäre trafen sich in Herisau zur 133. ordentlichen Generalversammlung im Casino Herisau. Mit insgesamt 350'169 Stimmen vertraten sie ein Aktienkapital von 8'754'225 Franken.

Das positive Rechnungsergebnis sowie die Inhalte des Fusionsvertrages sind Grundvoraussetzung für den Zusammenschluss der appenzellischen Bahnen und das zukunftsweisende Projekt einer Durchmesserlinie. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht sowie die Jahresrechnung 2005 nach Kenntnisnahme des Berichtes der Revisionsstelle und erteilte den Mitgliedern des Verwaltungsrates Entlastung.

Nachdem die Sonderversammlung der Vorzugsaktionäre die Umwandlung ihrer Vorzugsaktien in Stammaktien akzeptiert hatte, genehmigte die Generalversammlung den Fusionsvertrag vom 4. Mai 2006 sowie die notwendige Kapitalerhöhung und Statutenänderung. Die personelle Zusammensetzung des neuen Verwaltungsrates wurde im Fusionsvertrag verbindlich festgehalten. Die elf Mitglieder des designierten Verwaltungsrates wurden in globo für eine Amtsdauer von drei Jahren gewählt. Hanswalter Schmid von Gais in Gais wurde für diese Amtsdauer als Präsident bestätigt. Die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen wurde für eine weitere Amtsdauer von einem Jahr gewählt.

## Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat setzt sich seit der Fusion neu aus elf Mitgliedern zusammen. Die Anzahl Mitglieder ist nach Ablauf der ersten Amtsdauer auf sieben bis höchstens neun Mitglieder zu reduzieren.

Der Verwaltungsrat befasste sich im vergangenen Jahr an fünf Sitzungen neben den statutarischen Geschäften insbesondere mit den Rahmenbedingungen der Fusion sowie mit der erforderlichen Revision der Statuten und Reglemente. Zudem wählte er an der konstituierenden Sitzung gemäss Fusionsvertrag Dr. Anita Dörler zur Vizepräsidentin und Dr. Hansjürg Düsel zum Direktor.

Im Geschäftsjahr wurden im Wesentlichen folgende Traktanden behandelt und entschieden: Strategieentwicklung und Vernehmlassung bei den drei Kantonen; Bestellung von drei Gelenktriebwagen für die Linie

# 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 Hänsseler 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,  
El. Ing., Geschäftsführer Wyon AG,  
Appenzell, 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

St. Gallen–Trogen; Einführung eines Management-Information-System (MIS) im Rahmen des Qualitäts-Management-Systems (ISO 9001:2000); Genehmigung eines Umbaukredites für den Bahnhof Urnäsch; Landverkauf an die Baugenossenschaft «Hemetli» Herisau; Wahl von drei neuen Abteilungsleitern.

### Entschädigung der 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

### Revisionsstelle

Die Revisionsstelle Ernst & Young AG, St. Gallen prüfte die Jahresrechnung und Bilanz 2006. Das Ergebnis wurde in einem Bericht zuhanden der Generalversammlung festgehalten. Ausserdem führte sie die Fusionsprüfung durch.

### Kontaktgremium

Das Kontaktgremium mit 14 Vertretern aller Gemeinden und Bezirke, welche zum Netz der «alten» Appenzeller Bahnen gehörten, wurde aufgelöst. Es hat im Fusionsprozess wichtige Arbeit geleistet, die auch an dieser Stelle herzlich verdankt wird. Die Anliegen der Gemeinden sollen weiterhin Gehör finden: Paul Signer, Gemeindepräsident von Herisau, amtiert im Verwaltungsrat auch als Vertreter der Gemeinden.

## Geschäftsleitung

Die neue Organisationsstruktur wurde am 1. Januar 2006 umgesetzt. Die Geschäftsleitung besteht neu aus den Bereichen Infrastruktur, Betrieb, Rollmaterial/Werkstätten, Finanzen, Marketing/Verkauf und Personal/Services.

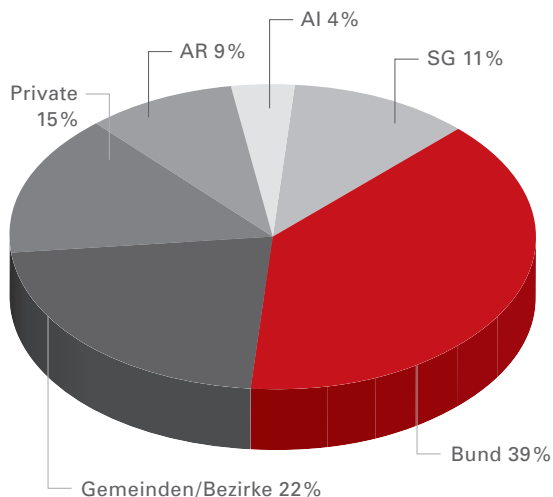
Und Hansjürg Düsel, seit 2004 Direktor der «alten» Appenzeller Bahnen übernahm auch die Direktion der «neuen» Appenzeller Bahnen.

## Rechtsform und Aktionariat

Die Appenzeller Bahnen AG ist eine privatrechtlich organisierte Aktiengesellschaft gemäss Art. 620 ff. OR mit Sitz in Herisau. Zweck und Organisation der Gesellschaft sind in den Statuten vom 23. Juni 2006 festgelegt. Im Eisenbahngesetz EBG sind ferner Regelungen zur Organisation sowie zum Rechnungswesen beschrieben. Dazu gehört u.a. die Gewährung von Betriebs- und Investitionsbeiträgen für Infrastrukturvorhaben.

Das Aktienkapital beträgt nach der Fusion CHF 15'600'000.– und ist eingeteilt in 15'600'000 Aktien von je CHF 1.– Nennwert. Sämtliche Aktien lauten auf den Namen und sind vollständig liberriert. Gegenüber der Gesellschaft gilt als Aktionär oder Aktionärin nur, wer im Aktienbuch eingetragen ist. Namenaktien dürfen nur mit Zustimmung des Verwaltungsrates übertragen werden.

## Aktionärsstruktur



## Personelle Veränderungen in den Geschäftsleitungen

Bahnunternehmen	2006 vor der Fusion bis 30. Juni	2006 nach der Fusion ab 1. Juli	2007 bis 30. Juni
<b>Appenzeller Bahnen AB</b>	<b>Dr. Hansjürg Düsel</b> Direktor	<b>Dr. Hansjürg Düsel</b> Direktor	<b>Dr. Hansjürg Düsel</b> Direktor
	<b>Urs von Arx</b> Vizedirektor, Leiter Finanz- und Rechnungswesen, Geschäftsführer Shop GmbH	<b>Urs von Arx</b> Vizedirektor, Leiter Finanz- und Rechnungswesen, Geschäftsführer Shop GmbH	<b>Urs von Arx</b> Vizedirektor (bis 30.06.2007) Geschäftsführer Shop GmbH
	<b>Walter Bach</b> Leiter Infrastruktur	<b>Walter Bach</b> Leiter Infrastruktur	<b>Walter Bach</b> Leiter Infrastruktur
	<b>Eduard Bühler</b> Leiter Regionalverkehr	<b>Sigi Lechner</b> Leiter Betrieb	<b>Sigi Lechner</b> Leiter Betrieb
	<b>Hanspeter Müller</b> Leiter Personal/Services, Sekretär des Verwaltungs- rates	<b>Hanspeter Müller</b> Leiter Personal/Services Sekretär des Verwaltungs- rates	<b>Hanspeter Müller</b> Leiter Personal/Services Sekretär des Verwaltungs- rates
	<b>Ralf Willkommen</b> Leiter Rollmaterial/ Werkstätten	<b>Ralf Willkommen</b> Leiter Rollmaterial/ Werkstätten	<b>Roger Wenk</b> Leiter Rollmaterial/ Werkstätten (ab 01.01.2007)
	<b>Melitta Sutter</b> Leiterin Marketing/ Verkauf	<b>Melitta Sutter</b> Leiterin Marketing/ Verkauf	
<b>Trogenerbahn TB</b>	<b>Melitta Sutter</b> Geschäftsleiterin		
	<b>Hanspeter Lanker</b> Stv. Geschäftsleiter		
<b>Rorschach-Heiden-Bergbahn RHB</b>	<b>Josef Stark</b> Betriebschef		
	<b>Heinz Niederer</b> Stv. Betriebschef		
<b>Bergbahn Rheineck-Walzenhausen RhW</b>	<b>Josef Stark</b> Betriebschef		
	<b>Heinz Niederer</b> Stv. Betriebschef		



## 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.

Einen besonderen Dank verdienen nicht zuletzt auch die Mitarbeitenden für ihre im vergangenen Jahr erbrachten Leistungen. Sie haben mit ihrer flexiblen Einsatzbereitschaft und ihrer ausgeprägten Gewissenhaftigkeit wesentlich zum erfolgreichen Geschäftsjahr beigetragen.

## 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 2006 zu genehmigen,
2. die Jahresrechnung 2006 zu genehmigen,
3. die konsolidierte Jahresrechnung 2006 zu genehmigen,
4. den Erfolg aus den nach dem Eisenbahngesetz (EBG) abgeltungsberechtigten Sparten von CHF 60'988.17 der Reserve gemäss Art. 64 EBG zuzuweisen. Über diese Zuweisung kann die Generalversammlung nicht entscheiden. Den Erfolg aus den nicht abgeltungsberechtigten Sparten von CHF 108'499.50 den sonstigen Reserven zuzuweisen und
5. den Verwaltungsorganen für die Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

Herisau, 4. Mai 2007

Der Präsident des Verwaltungsrates

Hw. Schmid

Der Direktor

Dr. Hj. Düsel

# Jahresrechnung 2006

Die Erträge aus dem Reiseverkehr entwickelten sich positiv und erreichten mit einer Steigerung von 2.7% gegenüber dem Vorjahr nun 9.5 Mio. Franken. Zur Erhöhung der Erträge aus dem ordentlichen Geschäft trug insbesondere auch die Übernahme des Unterhaltes der Postautos im Herbst 2005 durch die ehemalige Rorschach-Heiden-Bergbahn im Herbst 2005 bei. Dagegen ist der Aufwand des ordentlichen Geschäfts leicht rückläufig. Er konnte trotz Fusionskosten und der Übernahme des Postautounterhalts um 0.2 Mio. Franken reduziert werden. Damit resultiert ein Erfolg von 2.4 Mio. Franken aus dem laufenden Betrieb. Das sind rund 1.1 Mio. Franken mehr, als die vier fusionierten Bahnen im Jahr 2005 zusammen erwirtschaftet haben.

Im Zuge der Fusion haben die Appenzeller Bahnen die Abrechnung der Erträge aus dem Reiseverkehr dem künftigen Standard angepasst. Die monatsgenaue Abgrenzung der ein- und mehrjährigen Fahrausweise führt einmalig zu einem zusätzlichen Aufwand von 1.3 Mio. Franken im ausserordentlichen Ergebnis. Der Erfolg aus dem ordentlichen Geschäft erlaubt es, den Rückstellungen für Massnahmen im Bereich der Personalvorsorge zusätzliche 1.0 Mio. Franken Arbeitgeberreserven zuzuführen. Mit diesen Sonderposten resultiert ein Unternehmensgewinn von knapp 170'000 Franken.

Das Aktienkapital der vier Vorgängerbahnen im Umfang von 16.1 Mio. Franken wurde anlässlich der Fusion neu in 15.6 Mio. Aktien mit einem Nennwert von je 1 Franken umgewandelt. Dadurch verminderte sich das Aktienkapital um 0.5 Mio. Franken, wobei sich im Gegenzug die Reserven um den gleichen Betrag erhöhten.

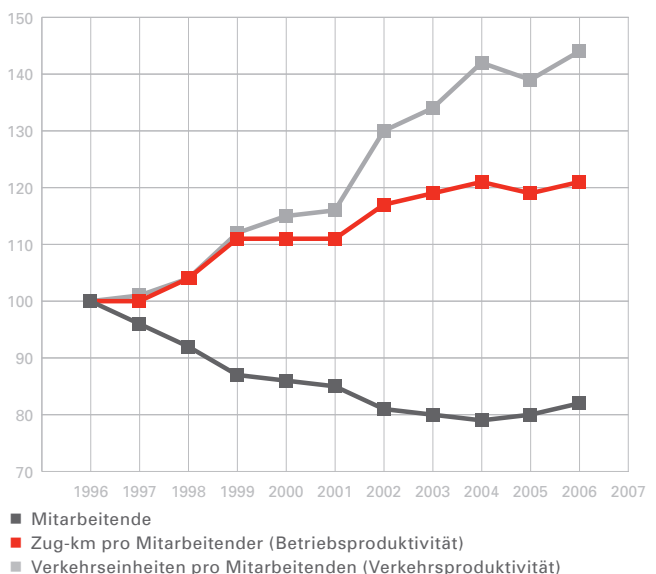
In Anlehnung an die obligationenrechtlichen Bestimmungen erstellen die Appenzeller Bahnen für das Geschäftsjahr 2006 erstmals eine Konzernrechnung. Sie umfasst nebst der AB-Rechnung auch diejenige der Tochtergesellschaft AB Shop GmbH.

Seit 1996 hat die Betriebs- und Verkehrsproduktivität der vier appenzellischen Bahnen markant zugenommen. Pro Mitarbeitenden leisteten die Appenzeller Bahnen im Jahr 2006 rund 23% mehr Zugskilometer. Nach einer Stagnation von 2003 bis 2005 steigt die Betriebsproduktivität mit der Integration der Trogenerbahn, der Rorschach-Heiden-Bergbahn und der Bergbahn Rheineck-Walzenhausen wieder leicht an.

Die Entwicklung der Nachfrage pro Mitarbeitenden zeigt sich in der Verkehrsproduktivität. Sie stellt dar, wie viele Kilometer unsere Reisenden und – in geringem Ausmasse – die mit uns beförderten Güter(tonnen) auf unserem Netz im Verhältnis zur Zahl unserer Mitarbeitenden zurückgelegt haben. Die Verkehrsproduktivität hat bis ins Jahr 2006 um 47% gegenüber dem Ausgangsjahr 1996 zugenommen.

Das Abflachen der Produktivitätsentwicklung in den Jahren 2003 bis 2005 zeigt, dass die vier appenzellischen Bahnen vor der Fusion mit ihrer bisherigen Grösse an eine (vorläufige) Produktivitätsgrenze gestossen sind. Nicht enthalten in den Kennzahlen sind die Reisenden- und Leistungskilometer sowie die Zahl der Mitarbeitenden unserer Buslinien und des Postautounterhalts in Heiden.

## Entwicklung der Betriebs- und Verkehrsproduktivität



# Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen

	Appenzeller Bahnen	Zum Vergleich inkl. TB, RHB und RhW <sup>1</sup>	Appenzeller Bahnen
	2006	2005	2005
	CHF	CHF	CHF
<b>Aufwand Bahn</b>			
<b>Total</b>	<b>35'559'626</b>	<b>35'813'629</b>	<b>25'708'707</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>16'824'607</b>	<b>16'103'476</b>	<b>11'314'758</b>
Löhne	14'671'228	13'948'930	9'825'166
Sozialaufwand	2'153'379	2'154'546	1'489'592
<b>Sachaufwand</b>	<b>9'951'631</b>	<b>10'316'956</b>	<b>7'393'251</b>
Allgemeine Aufwendungen	2'195'080	1'982'939	1'431'363
Verkehrswerbung	174'059	182'222	145'541
Versicherungen und Schadenersatz	606'394	657'719	415'720
Betriebsbesorgungen durch Dritte	1'466'297	1'455'763	1'282'223
Pacht und Miete	339'826	314'389	128'216
Energie und Verbrauchsstoffe	1'582'310	1'600'545	1'212'476
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt	3'587'665	4'123'379	2'777'712
<b>Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten</b>	<b>925'890</b>	<b>1'829'170</b>	<b>1'666'650</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>7'839'732</b>	<b>7'552'671</b>	<b>5'322'693</b>
<b>Finanzaufwand</b>	<b>17'766</b>	<b>11'356</b>	<b>11'355</b>
<b>Ertrag Bahn</b>			
<b>Total</b>	<b>38'014'896</b>	<b>37'124'920</b>	<b>26'611'636</b>
<b>Verkehrsertrag</b>	<b>9'581'184</b>	<b>9'361'149</b>	<b>6'662'483</b>
Reiseverkehr	9'536'486	9'289'101	6'619'107
Postverkehr	44'698	72'048	43'376
<b>Abgeltung Fahrplanangebot</b>	<b>23'155'275</b>	<b>23'125'143</b>	<b>16'586'893</b>
<b>Nebenertrag</b>	<b>4'454'892</b>	<b>3'821'977</b>	<b>2'801'429</b>
Betriebsleistungen	276'547	393'666	342'419
Pacht und Miete	1'287'771	1'185'040	966'361
Leistungen für Dritte	2'082'907	1'245'371	753'714
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	370'040	367'052	367'052
Übrige Erträge	437'627	630'848	371'883
<b>Finanzertrag</b>	<b>823'545</b>	<b>816'651</b>	<b>560'831</b>
<b>Gewinn Bahn</b>	<b>2'455'270</b>	<b>1'311'291</b>	<b>902'929</b>

<sup>1</sup> nicht durch Revisionsstelle geprüft



	<b>Appenzeller Bahnen</b>	<b>Zum Vergleich inkl. TB, RHB und RhW<sup>1</sup></b>	<b>Appenzeller Bahnen</b>
	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2005</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
<b>Busbetrieb</b>			
Aufwand	-721'807	-665'355	-665'355
Ertrag	723'569	667'873	667'873
<b>Gewinn Bus</b>	<b>1'762</b>	<b>2'518</b>	<b>2'518</b>
<b>Betriebsfremder/Ausserordentlicher Erfolg</b>			
Liegenschaftsaufwand	-399'997	-361'463	-361'463
Liegenschaftsertrag	400'109	367'988	367'988
<b>Gewinn Liegenschaften</b>	<b>112</b>	<b>6'525</b>	<b>6'525</b>
<b>Ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>-2'430'330</b>	<b>-2'519'678</b>	<b>-1'319'678</b>
Rücklage Art. 56 EBG	-1'619	-1'343	-1'343
Personalvorsorge	-1'000'000	-1'900'000 <sup>2</sup>	-700'000
Abgrenzung Verkehrsertrag	-1'283'600	-	-
Übriger Aufwand	-145'111	-618'335	-618'335
<b>Ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>142'674</b>	<b>2'449'050</b>	<b>619'677</b>
Zinserträge Art. 56 EBG	1'619	1'817	1'343
Unterhaltszuschläge für Barrieren- und Blinklichtanlagen	-	87'707	87'707
Übriger Ertrag	141'055	2'359'526 <sup>3</sup>	530'627
<b>Ausserordentlicher Erfolg</b>	<b>-2'287'656</b>	<b>-70'628</b>	<b>-700'001</b>
<b>Unternehmungsgewinn</b>			
	169'488	1'249'706	211'971
<b>Verwendung</b>	<b>169'488</b>		<b>211'971</b>
Einlage in Reserven für künftige Fehlbeträge Art. 64 EBG	60'988		205'447
Einlage in sonstige Reserven	108'500		-
Einlage in Rückstellungen	-		6'524

<sup>1</sup> nicht durch Revisionsstelle geprüft

<sup>2</sup> inkl. Zuweisung CHF 1.2 Mio. durch TB anlässlich Gewinnverwendung

<sup>3</sup> inkl. Gewinn CHF 1.5 Mio. aus dem Verkauf Elektro Speicher-Trogen AG

# Bilanz Appenzeller Bahnen

	Appenzeller Bahnen	Zum Vergleich inkl. TB, RHB und RhW <sup>1</sup>	Appenzeller Bahnen
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2005
	CHF	CHF	CHF
<b>Aktiven</b>			
<b>Total</b>	<b>177'599'205</b>	<b>170'854'544</b>	<b>108'382'912</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>124'186'962</b>	<b>118'539'650</b>	<b>78'653'523</b>
Sachanlagen			
Anlagenrechnung	263'378'711	262'351'768	183'986'133
Abschreibungsrechnung	-155'765'949	-148'318'211	-109'074'244
Buchwert Anlagenrechnung	107'612'762	114'033'557	74'911'889
Unvollendete Objekte	16'284'368	4'220'261	3'455'802
Finanzanlagen			
Beteiligungen	289'832	285'832	285'832
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>53'412'243</b>	<b>52'314'894</b>	<b>29'729'390</b>
Flüssige Mittel	34'691'226	26'053'438	11'262'644
Wertschriften und Depotkonti	15'865'650	18'428'467	14'853'447
Forderungen			
Aus Lieferungen und Leistungen	1'836'465	6'108'762	1'995'532
Andere Forderungen	331'065	733'711	643'211
Gegenüber Nahestehenden	176'224	366'224	405'429
Vorräte	142'272	268'965	213'799
Aktive Rechnungsabgrenzungen	369'341	355'327	355'327
<b>Passiven</b>			
<b>Total</b>	<b>177'599'205</b>	<b>170'854'544</b>	<b>108'382'912</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>25'325'029</b>	<b>24'983'724</b>	<b>15'356'718</b>
Aktienkapital	15'600'000	16'054'650	10'552'650
Sonstige Reserven	5'857'677	4'246'665	2'998'144
Reserven für eigene Aktien	58'094	–	–
Reserven gemäss Art. 56 EBG	118'399	116'779	1'343
Reserven gemäss Art. 64 EBG	3'521'371	3'315'924	1'592'610
Unternehmungsgewinn	169'488	1'249'706	211'971
<b>Fremdkapital</b>	<b>152'274'176</b>	<b>145'870'820</b>	<b>93'026'194</b>
Langfristiges Fremdkapital			
(Bedingt) rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	129'158'558	126'023'816	79'939'923
Übrige Darlehen	4'219'447	4'220'947	3'093'503
Rückstellungen	11'406'383	10'748'810	6'765'173
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten			
Aus Lieferungen und Leistungen	2'300'776	2'512'310	1'057'197
Andere Verbindlichkeiten	1'143'381	339'229	319'977
Gegenüber Nahestehenden	131'067	100'493	105'732
Passive Rechnungsabgrenzungen	3'334'564	1'481'215	1'300'689
Rückstellungen	580'000	444'000	444'000

<sup>1</sup> nicht durch Revisionsstelle geprüft

# Anhang Appenzeller Bahnen

	31.12.2006 CHF	31.12.2005 CHF
<b>Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen</b>		
Sachanlagen (Buchwert)	9'551'941	–
Belehnung laut Eisenbahn-Pfandbuch	515'006	–
<b>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	<b>310'679'077</b>	<b>205'475'012</b>
Gebäude	66'120'177	
Rollmaterial	218'938'900	
Mobilien	25'620'000	
<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
<b>Eigene Aktien</b>		
Bestand eigener Aktien am 1. Januar (Nennwert)	63'900	63'900
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	131'304	63'900
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
Transaktionen mit eigenen Aktien:		
Zugang infolge Fusion (Nennwert)	46'698	
Erwerb eigener Aktien (Nennwert)	20'706	
Durchschnittlicher Transaktionspreis in CHF pro Aktie	2.81	

## US-Leasing-Transaktion

Im Rahmen der US-Leasing-Transaktion (Lease and lease back) für Teile des Rollmaterials im Wert von USD 39'297'000.00 (CHF 58'275'000.00) 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 2005 eine Unterdeckung von CHF 18.3 Mio. für die Vorsorgewerke der vier fusionierten 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 CHF 1.5 Mio. für die zu erwartenden Mittelabflüsse zu Lasten des Arbeitgebers enthalten.

In den Rückstellungen sind zusätzliche CHF 2.4 Mio. Arbeitgeberreserven für Massnahmen im Bereich der Personalvorsorge enthalten.

### Vergleichbarkeit der Jahresrechnung mit dem Vorjahr

Ab Geschäftsjahr 2006 werden sämtliche Erträge des Reiseverkehrs aus ein- und mehrjährigen Fahrausweisen erstmals monatsgenau abgebildet. In den Vorjahren wurden nur Jahresabonnemente des Tarifverbundes OSTWIND monats- sowie mehrjährige Halbtaxabonnemente jahresgenau abgegrenzt. Diese Änderung führt zu einmaligen Ertragsminderungen von CHF 1.3 Mio., die im ausserordentlichen Aufwand berücksichtigt sind.

Per 1. Januar 2006 haben die Appenzeller Bahnen mit der TROGENERBAHN AG, der Rorschach-Heiden-Bergbahn AG und der Bergbahn Rheineck-Walzenhausen AG fusioniert. Ein Vergleich mit den Vorjahreszahlen hat daher beschränkte Aussagekraft.

Position	Aktienkapital	Reserven	Reserven für eigene Aktien	Reserven Art. 56 EBG	Reserven Art. 64 EBG	Ergebnisvortrag	Ergebnis	Total
<b>Stand per 31.12.2005</b>	<b>10'552'650</b>	<b>2'998'144</b>	-	<b>1'343</b>	<b>1'592'610</b>	-	<b>211'971</b>	<b>15'356'718</b>
<b>Fusion</b>								
Übernahme TB	2'960'000	991'819	-	115'437	1'712'753	447'164	-	6'227'173
Übernahme RHB	2'180'000	802'664	-	-	-	-88'992	-	2'893'672
Übernahme RhW	362'000	133'600	-	-	10'561	-	-	506'161
Elimination Aktienkapital TB, RHB, RhW	-5'502'000	5'502'000	-	-	-	-	-	-
Verrechnung Ergebnisvortrag	-	358'172	-	-	-	-358'172	-	-
Kapitalerhöhung	5'047'350	-5'047'350	-	-	-	-	-	-
<b>Gewinnverwendung</b>								
Einlage in Reserven Art. 64 EBG (Bahn)	-	-	-	-	202'929	-	202'929	-
Einlage in Reserven Art. 64 EBG (Bus)	-	-	-	-	2'518	-	-2'518	-
Einlage in Rückstellungen (Liegenschaften)	-	-	-	-	-	-	-6'524	-6'524
<b>Laufende Rechnungen</b>								
Zinserträge Art. 56 EBG	-	-	-	1'619	-	-	-	1'619
Erhöhung Abschreibungsreserve Art. 6 REVO	-	176'722	-	-	-	-	-	176'722
Erwerb eigener Aktien	-	-58'094	58'094	-	-	-	-	-
<b>Jahresgewinn</b>	-	-	-	-	-	-	<b>169'488</b>	<b>169'488</b>
<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>

## Bericht der Revisionsstelle

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang/Seiten 22 bis 26) der Appenzeller Bahnen für das am 31. Dezember 2006 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 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung 2006 wurde durch die Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 geprüft und mit dem Bericht vom 15. Mai 2007 ohne Einschränkung genehmigt.

St. Gallen, 15. Mai 2007

**Ernst & Young AG**

# Erfolgsrechnung Appenzeller Bahnen-Gruppe

	2006 CHF	2005 CHF
<b>Aufwand</b>	<b>42'435'047</b>	<b>32'667'357</b>
Personalaufwand	18'368'022	12'830'554
Sachaufwand	15'094'454	12'632'470
Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	8'960'444	7'191'400
Finanzaufwand	12'127	12'933
<b>Ertrag</b>	<b>45'090'479</b>	<b>33'723'729</b>
Verkehrsertrag und Abgeltung	32'920'253	23'429'210
Nebenertrag	11'547'740	9'930'693
Finanzertrag	622'486	363'826
<b>Ergebnis aus ordentlichem Geschäft</b>	<b>2'655'432</b>	<b>1'056'372</b>
<b>ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>-2'430'330</b>	<b>-1'319'677</b>
<b>ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>142'673</b>	<b>619'677</b>
<b>Steueraufwand</b>	<b>-36'525</b>	<b>-27'317</b>
<b>Konzerngewinn</b>	<b>331'250</b>	<b>329'055</b>

# Bilanz Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2006 CHF	31.12.2005 CHF
<b>Aktiven</b>		
<b>Total</b>	<b>179'409'842</b>	<b>109'558'468</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>124'163'501</b>	<b>78'647'754</b>
Sachanlagen	123'923'669	78'411'922
Finanzanlagen		
Beteiligungen	239'832	235'832
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>55'246'341</b>	<b>30'910'714</b>
Flüssige Mittel	36'121'979	11'919'317
Wertschriften und Depotkonti	15'865'650	14'853'447
Forderungen		
Aus Lieferungen und Leistungen	1'876'573	2'064'980
Andere Forderungen	352'453	647'634
Gegenüber Nahestehenden	134'933	380'016
Vorräte	495'877	661'056
Aktive Rechnungsabgrenzungen	398'876	384'264
<b>Passiven</b>		
<b>Total</b>	<b>179'409'842</b>	<b>109'558'468</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>26'160'308</b>	<b>16'030'235</b>
Aktienkapital	15'600'000	10'552'650
Reserven	5'867'677	3'008'144
Reserven für eigene Aktien	58'094	–
Reserven gem. Art. 56 EBG	118'399	1'343
Reserven gem. Art. 64 EBG	3'521'371	1'592'610
Beteiligungsmehrwert	663'517	546'433
Konzerngewinn	331'250	329'055
<b>Fremdkapital</b>	<b>153'249'534</b>	<b>93'528'233</b>
Langfristige Verbindlichkeiten	133'378'005	83'033'426
Rückstellungen	11'986'383	7'209'173
Kurzfristige Verbindlichkeiten		
Aus Lieferungen und Leistungen	3'105'598	1'425'686
Andere Verpflichtungen	1'166'184	350'982
Gegenüber Nahestehenden	131'067	105'732
Passive Rechnungsabgrenzungen	3'482'297	1'403'234

# Anhang Appenzeller Bahnen-Gruppe

	31.12.2006 CHF	31.12.2005 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 umfasst 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>Konsolidierungstichtag</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>		
Sachanlagen (Buchwert)	9'551'941	–
Belehnung laut Eisenbahn-Pfandbuch	515'006	–
<b>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	311'179'077	205'975'012
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>	17'043	
<b>Wesentliche Beteiligung</b>		
Regiobus AG, Gossau	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)	63'900	63'900
Bestand eigener Aktien am 31. Dezember (Nennwert)	131'304	63'900
Buchwert am 31. Dezember	p. m.	p. m.
Transaktionen mit eigenen Aktien:		
– Zugang infolge Fusion (Nennwert)	46'698	
– Erwerb eigener Aktien (Nennwert)	20'706	
– Durchschnittlicher Transaktionspreis in CHF pro Aktie	2.81	

### US-Leasing-Transaktion

Im Rahmen der US-Leasing-Transaktion (Lease and lease back) für Teile des Rollmaterials im Wert von USD 39'297'000.00 (CHF 58'275'000.00) 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 2005 eine Unterdeckung von CHF 18.3 Mio. für die Vorsorgewerke der vier fusionierten 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 CHF 1.5 Mio. für die zu erwartenden Mittelabflüsse zu Lasten des Arbeitgebers enthalten.

In den Rückstellungen sind zusätzliche CHF 2.4 Mio. Arbeitgeberreserven für Massnahmen im Bereich der Personalvorsorge enthalten.

### Vergleichbarkeit der Jahresrechnung mit dem Vorjahr

Ab Geschäftsjahr 2006 werden sämtliche Erträge des Reiseverkehrs aus ein- und mehrjährigen Fahrausweisen erstmals monatsgenau abgebildet. In den Vorjahren wurden nur Jahresabonnemente des Tarifverbundes OSTWIND monats- sowie mehrjährige Halbtaxabonnemente jahresgenau abgegrenzt. Diese Änderung führt zu einmaligen Ertragsminderungen von CHF 1.3 Mio., die im ausserordentlichen Aufwand berücksichtigt sind.

Per 1. Januar 2006 haben die Appenzeller Bahnen mit der TROGENERBAHN AG, der Rorschach-Heiden-Bergbahn AG und der Bergbahn Rheineck-Walzenhausen AG fusioniert. Ein Vergleich mit den Vorjahreszahlen hat daher beschränkte Aussagekraft.

## Bericht des Konzernprüfers

Als Konzernprüfer haben wir die konsolidierte Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang/Seiten 28 bis 31) der Appenzeller Bahnen für das am 31. Dezember 2006 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 Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, 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.

St. Gallen, 15. Mai 2007

**Ernst & Young AG**



# 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	9	24	
Blitzlichtanlagen Typ AB	1	6	
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	11	9	3
Haltestellen	4	6	5
<b>Rollmaterial</b>			
Pendelzüge	6	7	
Triebwagen	3	1	
Elektrische Lokomotiven	1		
Dampflok	1		
Dieseltriebwagen	1		
Steuerwagen	1	3	
Personenwagen	5	3	
Güter- und Dienstwagen	6	31	
Schneeschleuder	1		
Nostalgie-Triebwagen	1	1	1
Nostalgie-Personenwagen	7	4	1

Linien	St. Gallen- Trogen	Rorschach- Heiden	Rheineck- Wal- zenhausen
<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
Blitzlichtanlagen Typ AB			
Stationstellwerke			
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
<b>Stromsystem</b>	<b>1000V/600V</b>	<b>15kV 16,7 Hz</b>	<b>600V</b>
Anzahl Gleichrichterstationen	3		1

## Bahnhöfe

Bahnhöfe	7	5	
Haltestellen	6	3	3

## Rollmaterial

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



## **Impressum**

Konzept und Text

Eva Nietlispach, St.Gallen, und

Hanspeter Müller, Herisau

Bild

Philipp Baer, Zürich

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)

