

2

0

0

4



Rhätische Bahn®

Ferrovia retica
Viafier retica

Inhalt

4	Editorial
5	Überblick
7	Höhepunkte 2004
8	Verkehr
15	Infrastruktur
19	Rollmaterial
23	Mitarbeitende
24	Gesellschaftsorgane
29	Jahresrechnung
38	Anhang zur Jahresrechnung
40	Bericht und Antrag der Revisionsstelle



**BAHN 2000, AUSBAU BAHNHOF CHUR
NEUE PERSONENUNTERFÜHRUNG**





Die RhB hat die Nase vorn

Die Tatsache, dass die Rhätische Bahn (RhB) im Jahr 2004 mit einem soliden Ergebnis abgeschlossen hat, ist erfreulich. Mit dem Überschuss von 0.9 Millionen Franken kann die für das Unternehmen sehr wichtige Ergebnisausgleichsreserve entsprechend erhöht werden. Das Jahr 2004 war zudem durch viele wichtige Schwerpunkte geprägt. Ohne Zweifel steht an erster Stelle die erfolgreiche Inbetriebnahme des neuen Fahrplanes Bahn 2000 am 12.12.04, die von unseren Mitarbeitenden einen ganz besonderen Einsatz erforderte.

Die RhB erfreut sich nach wie vor einer sehr grossen positiven Resonanz in der Öffentlichkeit und bei den Medien. Die Verankerung unseres Unternehmens im Kanton Graubünden und bei unseren vielen Kunden ist einmalig und für uns eine grosse Stütze. Unsere attraktiven Produkte und Dienstleistungen sind im In- und Ausland sehr beliebt. Auf der Basis dieser guten Ausgangslage will sich die RhB zukünftig noch vermehrt auf den Märkten weiterentwickeln und verstärkt positionieren.

Das Jahr 2004 war insbesondere durch verschiedene personelle Veränderungen im Verwaltungsrat und in der Geschäftsleitung gekennzeichnet. Im Vordergrund stand dabei der Ende Oktober erfolgte Direktionswechsel. Ein ganz besonderer Dank geht an die Adesse des scheidenden Direktors, Silvio Fasciati für sein langjähriges erfolgreiches Wirken bei der RhB, begleitet mit den besten Wünschen für die Zukunft.

Bekanntlich ist in der Bahnbranche einiges in Bewegung. Dazu gehören die Entwicklungen in der Bahnlandschaft und die für die RhB essenzielle Konkretisierung der Bahnreform 2. Der Kostendruck macht auch vor der RhB nicht Halt. Unser Unternehmen wird in den nächsten Jahren sowohl auf der Ertrags- als auch auf der Kostenseite sehr gefordert sein. Mit Innovation, grösserer Kundennähe, mehr Effizienz und Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur wollen wir auch in Zukunft unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen. Deshalb hat der Verwaltungsrat entschieden, sich im 2005 einmal mehr mit der Strategie der RhB eingehend auseinander zu setzen.

Im Namen unserer Kollegin und unserer Kollegen des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung bedanken wir uns bei allen, welche die RhB im vergangenen Jahr wiederum unterstützt haben. Die offene und sehr konstruktive Zusammenarbeit mit den Vertretern des Kantons Graubünden und des Bundes wissen wir sehr zu schätzen. Unseren Kunden danken wir für ihr Vertrauen in unsere Produkte und Dienstleistungen. Ein ganz spezielles Dankeschön gilt unseren Mitarbeitenden für ihre guten Leistungen zur Weiterentwicklung und Stärkung unseres Unternehmens und für ihr grosses Engagement. In den Dank schliessen wir gerne auch unsere Aktionärinnen und Aktionäre für ihr Wohlwollen und ihre Unterstützung ein.

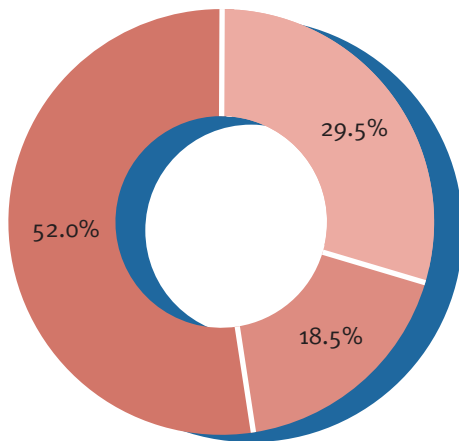


Dr. Alois Maissen
VR-Präsident

Erwin Rutishauser
Direktor

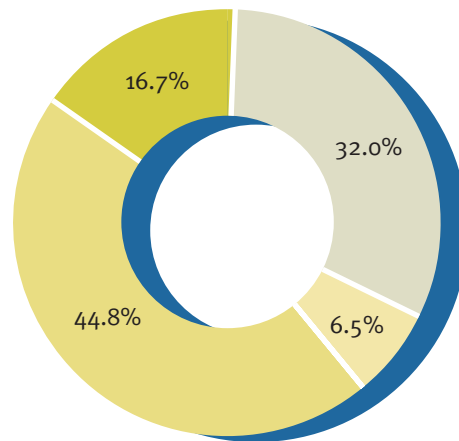
POSITIVER TREND SETZT SICH FORT – SOLIDES JAHRESERGEBNIS 2004

Aufwand



- Personalaufwand
- Abschreibungen
- Andere Aufwendungen

Ertrag



- Reiseverkehr
- Güterverkehr
- Abgeltung
- Andere Erträge

KENNZAHLEN

(in Tausend, ausgenommen Personalbestand)

	2003	2004	Veränderung %
Personenkilometer	321 936	316 127	– 1.8
Fahrzeugkilometer	7 650	8 103	+ 2.3
Tonnenkilometer	55 967	52 453	– 6.3
Personalbestand in Personenjahren	1 497	1 478	– 1.3
Verkehrserträge			
– Reiseverkehr	CHF 80 104	80 987	+ 1.1
– Güterverkehr	CHF 17 012	16 552	– 2.7
– Abgeltung	CHF 110 907	113 661	+ 2.5
Andere Erträge	CHF 37 641	42 380	+ 12.6
Personalaufwand	CHF 132 838	131 946	– 0.7
Abschreibungen	CHF 43 739	46 775	+ 6.9
Andere Aufwendungen	CHF 69 087	74 858	+ 8.4
Jahresgewinn*	CHF 1 180	891	– 24.5
Investitionen	CHF 107 384	136 689	+ 27.3

* = Zuweisung an Reserven nach Art. 64 EBG

*ALBULA-LINIE, MÖGLICHES ZUKÜNFTIGES
UNESCO-WELTKULTURERBE*





HÖHEPUNKTE 2004

Ein Superfahrplan für Graubünden

Pendler, Touristen und Geschäftsreisende profitieren vom Fahrplan Bahn 2000. Kurze Umsteigezeiten, mehr Züge im Pendlerverkehr und stündliche Intercity-Verbindungen zwischen Chur und Zürich ab dem 12. Dezember 2004 kennzeichnen das attraktive Angebot.

Beliebte Expresszüge und Jubiläumsbahn

Glacier- und Berninaexpress sind stark im Markt verankert und erfreuen sich nach wie vor grosser Beliebtheit bei unseren Fahrgästen. Sie sind USP im Bündner Tourismus. Das Interesse an der Jubiläumsbahn mit «100 Jahre Bahnhof St. Moritz» und dem bevorstehenden 75-Jahre-Jubiläum des Glacier Express war und ist national und international enorm.

Erneuerungen termingerecht realisiert

Die für den Fahrplan Bahn 2000 wichtigen Stations- und Doppelspurausbauten sowie die Fernsteuerung eines Teils unseres Netzes konnten trotz Zeitdruck dank grossem Einsatz aller internen und externen Beteiligten abgeschlossen werden. Der rechtzeitige Ausbau des Bahnhofs Chur ermöglicht ein bequemes Umsteigen.

RhB und die Olympiade

Im Auftrag der Firma Stadler AG haben unsere Werkstätten in Landquart die Montage von 22 Fahrzeugeinheiten für die Griechische Staatsbahn übernommen. Die Übergabe erfolgte termingerecht auf die Eröffnung der olympischen Spiele in Athen. Ein toller Auftrag!

Vereina eine Erfolgsgeschichte

Die Autotransporte konnten erneut um 5.9% auf 398'373 Fahrzeuge gesteigert werden. Ganz besonders erfreulich ist die Mehrbenutzung des Vereinatunnels im Sommer. Die für 2009 geplanten Resultate wurden schon im 2004 übertroffen.

Verleihung Qualitäts-Gütesiegel Q II

Dank des guten Kundendienstes wurde der RhB das Qualitäts-Gütesiegel Q II für den Schweizer Tourismus verliehen.

UNESCO-Weltkulturerbe

Im Dezember hat der Bundesrat die «liste indicative» der Schweiz für das UNESCO-Welterbe gutgeheissen. Neben vier weiteren Objekten als mögliche zukünftige Welterbestätten der Schweiz umfasst die Liste zur grossen Freude der RhB die Albula-Bernina-Strecke mit Kulturlandschaft.

Engagierte Mitarbeitende

Die Arbeiten und die Vorbereitungen auf den Fahrplanwechsel verlangten von allen Mitarbeitenden viel Engagement und einen grossen Einsatz. Dafür ein ganz herzliches Dankeschön.

Ein solides Ergebnis

Auch dieses Jahr erarbeitete die RhB in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld ein positives Ergebnis von CHF 890'000. Eine solide Leistung, die zur Stärkung beiträgt.

Trotz ungünstiger Wirtschaftslage und weiter rückläufigen Übernachtungszahlen in Graubünden konnte im Berichtsjahr eine zufriedenstellende Nachfrage registriert werden. Obwohl die Wetterbedingungen im Sommer nicht mit den Bedingungen des Jahrhundertsssommers 2003 mithalten konnten, wurden 2004 etwa gleich gute Resultate wie im Vorjahr erzielt.

Die Erträge im Personenverkehr konnten gegenüber dem guten Vorjahresergebnis noch um 0.6% gesteigert werden. Beim Güterverkehr konnte das sehr gute Vorjahresergebnis um 2.7% nicht erreicht werden. Hingegen hielt die kontinuierliche Steigerung beim Autoverlad Vereina weiter an. Bei den Erträgen Auto-

STEIGERUNG BEIM AUTOVERLAD VEREINA

verlad Vereina resultierte ein Plus von 4.6% im Vergleich zum Vorjahr.

In betrieblicher Hinsicht standen im Berichtsjahr einerseits die Vorbereitungen zur Einführung des neuen Fahrplans Bahn 2000 und andererseits die schrittweise Einführung der neuen Fernsteuerung mit dem Rail Control Center (RCC) in Landquart im Zentrum der Aktivitäten.

WEF und Skimarathon

Gleich zu Beginn des Jahres musste die RhB anlässlich des World Economic Forums in Davos (WEF) im Januar 2004 wiederum eine betriebliche Herausforderung bestehen. Im Rahmen des Sicherheitsdispositivs des Kantons wurde die Linie im Prättigau mit der Kontrollschleuse in Fideris unterbrochen, ein Bahnersatzbetrieb eingerichtet und die Reisegäste ins Engadin über die Albulalinie umgeleitet. Dank diverser Vorkehrungen konnte der Betrieb auch anlässlich der in Chur stattgefundenen Kundgebung ohne nennenswerte Zwischenfälle abgewickelt werden.

Der Engadin Skimarathon ist wie jedes Jahr eine grosse, aber erfreuliche und schöne Herausforderung für die RhB. Mit verschiedenen Extrazügen konn-

ten im Berichtsjahr über 3'900 Teilnehmer über die Vereina- und Albulalinie ins Engadin bzw. vom Engadin zurück transportiert werden. Die speziell organisierten Rücktransporte vom Ziel in S-chanf ins Oberengadin oder via Vereinalinie wurden von über 9'700 Läuferinnen und Läufern benützt.

Jubiläumsbahn

Im Zentrum der Kommunikation stand auch im Berichtsjahr die Jubiläumsbahn mit dem Anlass «100 Jahre Bahnhof St.Moritz» und mit verschiedenen Vor-schauen auf «75 Jahre Glacier Express» im 2005.

Anfangs Juni konnte an einer grossen internationalen Medienreise mit über 50 Reisejournalisten aus Deutschland, dem übrigen Europa sowie starken Delegationen aus China und Thailand die Jubiläumsbahn eindrücklich präsentiert werden, worauf unzählige Beiträge in Zeitungen und Zeitschriften erschienen und in TV-Sendern ausgestrahlt wurden. So konnten gegen 60 Millionen potenzielle Kunden erreicht werden. Am Fest «100 Jahre Bahnhof St.Moritz», das von der Gemeinde St.Moritz tatkräftig unterstützt wurde, marschierte viel Publikum auf.

Neben verschiedenen weiteren Kommunikationsaktivitäten und der Betreuung zahlreicher Journalisten aus aller Welt wurden die Werbe- und Informationsmittel weiter entwickelt und die Marke «Graubünden» konsequent integriert. Total wurden im Berichtsjahr mit allen Neu- und Nachproduktionen über 2.5 Mio. Prospekte und Flugblätter gedruckt.

Marktbearbeitung

Während des ganzen Berichtsjahres wurden verschiedene Verkaufsförderungsaktivitäten durchgeführt und damit die weltweite Marktpräsenz kontinuierlich ausgebaut. Teilnahmen an touristischen Messen, Workshops und Werbereisen, meist in Zusammenarbeit mit Schweiz Tourismus (ST) und Graubünden Ferien (GRF),

standen in der Schweiz, Deutschland, Italien, Frankreich, Holland, Belgien, England, Irland, USA und im asiatischen Raum auf dem Programm. Einen Schwerpunkt bildeten die Märkte im Fernen Osten mit insge-

WELTWEITE MARKTBEARBEITUNG

samt drei Teilnahmen an mehrwöchigen Werbereisen nach Japan, China, Taiwan und Korea. Der wichtige Markt Deutschland wurde wiederum einerseits zusammen mit ST und GRF sowie andererseits über die seit einigen Jahren bestehende Kooperation mit dem wichtigen Bahnreiseveranstalter Ameropa bearbeitet. Die mit dem exklusiven Sonderkatalog «Glacier Express und mehr ...» verkauften Reisen konnten um 5% weiter gesteigert werden.

In der Schweiz nahm die RhB neben verschiedenen Messen auch am von GRF organisierten Auftritt am «Zürcher Sechseläuten» teil und im September war die Kleine Rote bei der Bremgarten-Dietikon Bahn (BDWM) zu Gast. Dabei verkehrte während einem Monat eine BDWM-Komposition als «Bernina Express» und erregte einiges Aufsehen. Die Zusammenarbeit mit RailAway wurde weiter entwickelt, zum Beispiel mit der Lancierung von Monatshits «Graubünden zum Entdecken» im Mai und im November. In Graubünden wurden hauptsächlich der Regionalpass und das Bündner Generalabo (Büga) weiter gefördert. Leider war der Regionalpass rückläufig, dafür legte das Büga mit einer Steigerung der Erträge um über 10% weiter zu.

Expresszüge

Beim Glacier Express war während der Berichtsperiode nichts mehr von den Problemen des Vorjahres (Sars, Irak-Krieg) spürbar und die Frequenzen nahmen erfreulicherweise um über 10% zu.

Der Bernina Express (ab Chur und ab St. Moritz) nahm im Vergleich zum Vorjahr um 0.5% zu und die Frequenzen des Heidi Express (ab Davos) konnten ebenfalls um 1.8% gesteigert werden.

Güterverkehr

Der Güterverkehr entwickelte sich insgesamt ertragsmässig nicht mehr so erfreulich wie in der Vorjahresperiode, ausser bei den Holztransporten, die um 13% zunahmen sowie beim übrigen Verkehr (z.B. im Stückgüterbereich). Nach Steigerungen in den Vorjahren beim Kombiverkehr (Wechselbehälter und Abrollcontainer) stagnierte dieser Bereich, wobei auch die vorzeitige Einstellung der Wuhrsteintransporte ins Engadin diesen Trend beeinflusste.

Bei den Lebensmitteln und Getränken war die Nachfrage nicht mehr so gross wie im Vorjahr, was auf den weniger heissen Sommer und den rückläufigen Tourismus zurückzuführen ist. Bei den Baumaterialien war die transportierte Menge kleiner als im Vorjahr. Ein wesentlicher Grund für diesen Rückgang liegt darin, dass die prognostizierten Transportvolumen für die NEAT-Baustelle bei Sedrun nicht eintrafen und die Transporte für die A28-Umfahrung bei Saas in die Endphase gingen.

Wegen den hohen Preisen musste auch bei den Treib- und Brennstofftransporten ein Rückgang in Kauf genommen werden. Erst in der zweiten Jahreshälfte zogen diese Transporte wieder auf eine übliche Menge an.

Bei den Posttransporten musste ein Rückgang um weitere 10% verzeichnet werden. Diese Einbusse ist auf den hohen Preisdruck sowie auf Logistikanpassungen bei der Post und Verlagerungen der Paket- und Briefsendungen auf die Strasse zurückzuführen.

Qualitäts-Gütesiegel Q II

Im Berichtsjahr wurde der RhB das «Qualitäts-Gütesiegel für den Schweizer Tourismus, Stufe 2» (Q II) verliehen, nachdem die Stufe 1 (Q I) bereits im 2002 erreicht wurde. Mit diesem Programm werden das Qualitätsbewusstsein und die Servicequalität im Reiseverkehr gefördert.

Autoverlad

Im Berichtsjahr wurden mit dem Vereina Autoverlad insgesamt 398'373 Fahrzeuge transportiert, was einer erfreulichen Steigerung um 5.9% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Dabei fiel die prozentuale Zunahme in den Sommermonaten grösser aus als jene im Winter. An verschiedenen Winter-Samstagen, vorwiegend im Februar, mussten wiederum Stausituationen mit Wartezeiten von bis zu 2 Stunden in Kauf genommen werden, wobei aber keine Rückstaus auf die Kantonsstrassen mit grösseren Verkehrsbehinderungen zu verzeichnen waren.

Der Autoverlad am Albula ist witterungsabhängig starken Schwankungen unterworfen. In der Berichtsperiode wurden 2'377 Fahrzeuge ins bzw. aus dem Engadin transportiert, was einer Zunahme um 8.2% im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Verspätungen

Im Berichtsjahr hatte die RhB mit überdurchschnittlich vielen Verspätungen zu kämpfen. Die Statistik zeigt, dass 86.7% (Vorjahr: 90.2%) aller Züge innerhalb der Toleranz von 0 – 4 Minuten verkehrten, was einen unbefriedigenden Wert darstellt. Neben betrieblichen- und störungsbedingten Gründen hatten die vielen Baustellen im Zusammenhang mit dem Projekt Bahn 2000 einen wesentlichen Einfluss auf die ungenügende Fahrplanstabilität.

Bahn 2000 Angebot

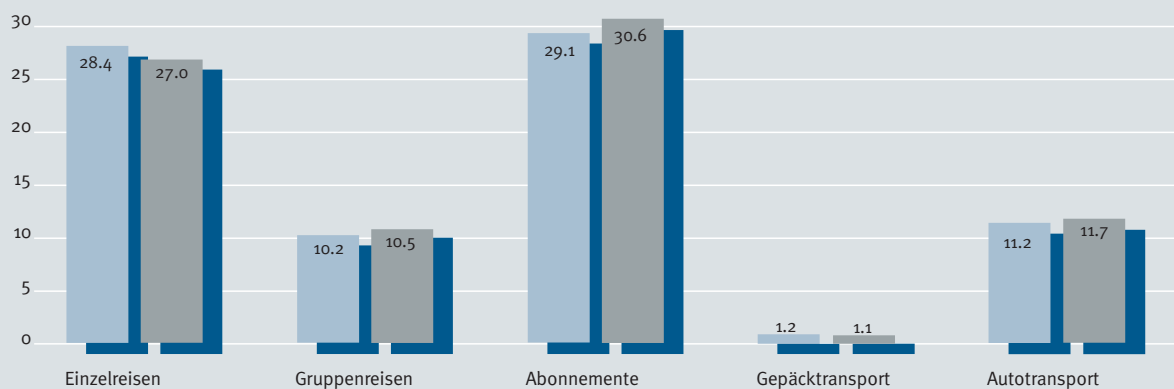
In betrieblicher Hinsicht standen die Planungen für die Einführung des Bahn-2000-Fahrplanes im Zentrum der Aktivitäten. Obwohl bei der RhB die grossen Leistungssteigerungen bzw. das Grundgerüst von Bahn 2000 bereits mit der Eröffnung der Vereinalinie eingeführt wurde (Fahrplanangebot NEVA Retica), bedeutete die Anpassung an das leistungsmässig verbesserte Angebot der SBB mit zusätzlichen stündlichen IC Zügen neben den bisherigen Interregio Zügen eine grosse Herausforderung, um die Anschlüsse in Landquart und Chur in alle Talschaften optimal zu gewährleisten. Neben dem lange ersehnten IC Anschluss in die Surselva konnten auch einige Angebotsverbesserungen im Churer Rheintal realisiert werden. Die ganze Inbetriebnahme des Bahn-2000-Angebots mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 verlief ohne grössere Schwierigkeiten. Von Beginn an konnte eine gute Fahrplanstabilität erreicht werden.



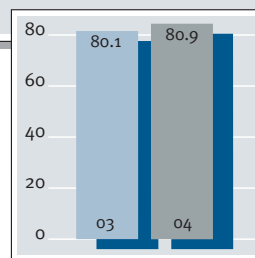
VERKEHRSERTRÄGE

REISEVERKEHR 2003/2004

Vergleich der einzelnen Segmente in Mio CHF

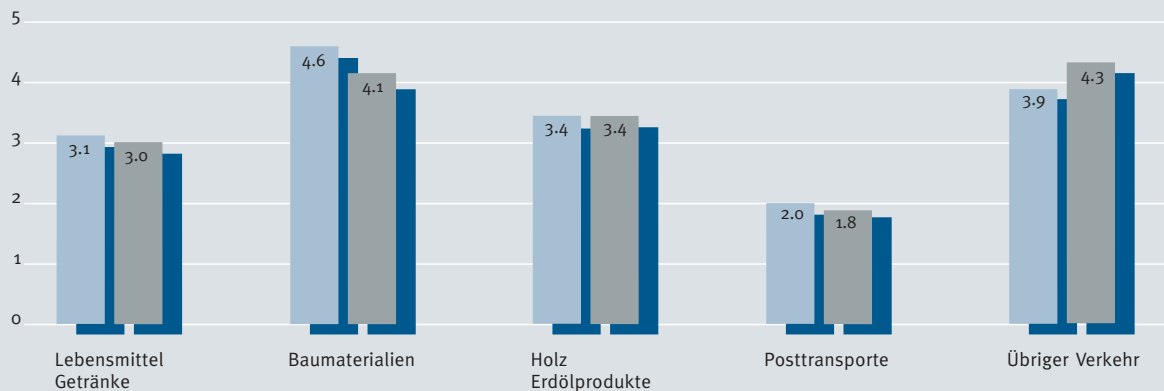


Total Ertrag
in Mio. CHF

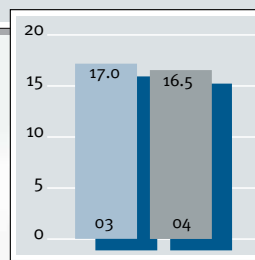


GÜTERVERKEHR 2003/2004

Vergleich der einzelnen Warengruppen in Mio CHF



Total Ertrag
in Mio. CHF



*BAHN 2000, AUSFAHRT SCHIERS
MIT NEUER DOPPELSPURSTRECKE RICHTUNG GRÜSCH*





*BAHN 2000, NEUE STELLWERKANLAGE
IM BAHNHOF CHUR*



Bahn 2000 1. Etappe

Das Ziel der rechtzeitigen Inbetriebnahme aller für die Bahn 2000 notwendigen Infrastrukturobjekte auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde erreicht. Mit dem Aufgebot aller eigenen personellen Kapazitäten und logistischen Ressourcen, vielerorts und mannigfaltig unterstützt durch Dritte, konnten dem Reisepublikum und dem Verkehr folgende Objekte betriebsbereit übergeben werden:

Filisur

Die sehr alten Bahnhofsanlagen wurden durchgehend erneuert und modernisiert. Zur Entflechtung des Zug- und Publikumsverkehrs wurde ein Mittelperron mit schienenfreiem Zugang und ein neuer Hausperron erstellt. Die neue Perronanlage Filisur ist die erste, die mit einer Perronhöhe von 37 cm den neuen Anforderungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz entspricht.

Ein neuer Doppelspurabschnitt Seite Alvaneu dient der Erhöhung der Stabilität des neuen Fahrplans Bahn 2000.

Über die ganze Bahnhofsanlage wurde ein neues elektronisches und in Zukunft vom Rail Control Center (RCC) in Landquart aus fernsteuerbares Stellwerk montiert. Die Inbetriebnahme erfolgte im Spätherbst 2004.

Thusis – Sils i.D.

Der neue Doppelspurabschnitt über die Hinter Rheinbrücke Thusis in Richtung Sils i.D. wurde bahntechnisch fertig erstellt und unter gleichzeitiger Anpassung der Sicherungsanlagen in Thusis im Sommer 2004 in Betrieb genommen.

Schiers und Grüşch – Schiers

Die Stationsanlage wurde durchgehend erneuert. Zwecks Erhöhung der Sicherheit ist ein Mittelperron – ebenfalls behindertengerecht – erstellt worden. Die Perronanlagen wurden über eine neu erstellte Personenunterführung, die die Stationsanlage unterquert, erschlossen.

Zwischen Grüşch und Schiers wurde ein neuer Doppelspurabschnitt von gut 2 Kilometern Länge gebaut, der direkt in die Station Schiers einmündet. Zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf durchgehend 90 km/h wurde die S-Kurve Seite Schiers gestreckt. Als Spaltweiche Seite Grüşch – Übergang von der Einspur auf die Doppelspur – ist die erste Weiche des Typs 1600 mit Schienenprofil SBB IV auf Betonschwellen im Meterspurbereich Schweiz eingebaut worden. Diese lässt auch für Weichen ablenkende Zugsfahrten 90 km/h zu.

Die neue Stationsanlage Schiers mit dem neuen Doppelspurabschnitt Seite Grüşch erhielt ein elektronisches und vom RCC Landquart aus fernsteuerbares Stellwerk, das im Spätsommer in Betrieb genommen wurde.

Landquart

Im September ist das moderne Aufnahmegebäude mit RCC eröffnet worden. Für die im Rahmen von Bahn 2000 notwendige Leistungssteigerung wurden die Gleise 5 und 6 in das Streckengleis Seite Igis eingebunden. Mit einer Anpassung der bestehenden Sicherungsanlagen im Frühsommer 2004 wurden signalmässige Zugseineinfahrten und Ausfahrten über die Gleise 5 und 6 ermöglicht.

Die zweite Personenunterführung, ein Gemeinschaftsbauwerk RhB/SBB, ist im Bau. Ende Jahr wurde das Zwischenziel «Rohbau erstellt» erreicht. Die Inbetriebnahme dieser Personenunterführung zur Beschleunigung des Umsteigeverkehrs wird 2005 erfolgen.

(Chur –) Felsberg – Domat/Ems

Die neuen Stellwerke von Felsberg und Domat/Ems wurden im Oktober 2004 gleichzeitig mit der neuen Stellwerkanlage Bahnhof Chur in Betrieb genommen. Damit wurde auf der Strecke Chur – Felsberg – Domat/Ems der Wechselbetrieb eingeführt. Um zwischen Chur und Reichenau-Tamins eine Zugfolgezeit von 2 Minuten zu ermöglichen, wurde eine zusätzliche Blockstelle «Ems-Werke» eingebaut.

Der noch fehlende Wechselbetriebsabschnitt Domat/Ems – Reichenau-Tamins wird mit dem in Projektierung stehendem Neubau des Stellwerks Reichenau-Tamins Ende 2006 realisiert.

Leittechnik

Im Rahmen eines sehr engen Bau- und Installationsprogramms gelang es, im Herbst das neue RCC in Landquart teilweise in Betrieb zu nehmen. Per Ende Berichtsjahr wurden die technischen Voraussetzungen

NEUES RAIL CONTROL CENTER IN LANDQUART

geschaffen, um die Prättigauerlinie und die im 2004 nachgerüsteten Linien Rei-

chenau-Tamins – Ilanz und Reichenau-Tamins – Alva-
neu über die neue Leittechnik fernsteuern zu können.
Die restlichen Linienabschnitte der Albula- und Sur-
selvalinie stehen in Ausführung.

Ausbau Bahnhof Chur

Die Bausaison 2004 stand nebst allen anderen umfangreichen Arbeiten im Zeichen der etappenweisen Inbetriebnahme der neuen Stellwerk- und Sicherungsanlagen. Bereits im März erfolgte die Inbetriebnahme der Ostseite des Bahnhofs mit der neuen Gleisquerung der Chur-Arosalinie über die SBB. Der neue Anschluss der Chur-Arosalinie an das Stammnetz RhB war Voraussetzung für den Umbau der SBB-Gleise in gestreckter Linienführung.

Die weiteren drei Inbetriebnahmeetappen folgten dann ab Mitte September im 2-Wochen Rhythmus. Vorerst mussten dazu seitens der RhB die umfangreichen Weichen- und Gleisumbauten mit der Neuanlage der 3-Schienengleise und die neuen Fahrleitungsanlagen in Chur West sowie der Umbau der Ein-/Ausfahrtsgleise Seite Felsberg ausgeführt werden. Für die Aufrechterhaltung des Zug- und Rangierverkehrs, wenn auch mit temporären Einschränkungen, waren kom-



plexe und sehr detaillierte Bauabläufe mit allen beteiligten Fachdiensten (u.a. umfangreiche Werkleitarbeiten) zu planen und durchzuführen.

Im Weiteren wurden im Bereich Chur West die Abstellgleisanlagen fertig erstellt und die ganze Freiverladeanlage saniert bzw. der zukünftigen Nutzung entsprechend erneuert.

Im Bereich Personenbahnhof wurde der neue Perron 5 gebaut und im Spätsommer in Betrieb genommen. Nach der Stellwerkinbetriebnahme erfolgten im Spätherbst noch der Umbau von drei Perrongleisen mit gleichzeitiger Verlegung der Gleise in die definitive Lage und die ostseitige Fertigstellung der Perrons 3 und 4. Die umschaltbare Fahrleitung im Bereich der Kreuzung RhB/SBB der Chur-Arosalinie konnte ebenfalls in Betrieb genommen werden.

Am Bahnhofplatz erfolgte im April nach langjähriger Planungs- und Projektierungszeit der Baubeginn. War das erste Halbjahr von Vorarbeiten wie die provisorische oder definitive Verlegung von Werkleitungen und dem Bau des provisorischen Zugangs zur neuen Personenunterführung unter den Arosabahn-
gleisen hindurch geprägt, stand das zweite Halbjahr im Zeichen des Neubaus des Annexgebäudes.

Für den zweigleisigen Ausbau der Chur-Arosalinie in der Engadinstrasse wurde das Projekt in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Chur ausgearbeitet. Die Stadtstrecke erfuhr mit dem Projekt «Erneuerung des Kragtrottoirs» entlang dem Plessurquai zwischen dem Obertor und der Metzgerbrücke eine Projekterweiterung, die unter der Federführung der Stadt Chur stand.

Kunstabauten

Die im 2003 begonnene systematische Zustandserfassung aller 583 Brücken auf dem Netz der RhB wurde im 2004 abgeschlossen. Die Berichtsauswertung mit einer Klassierung der Schadenauswirkungen ergab einen ausgewiesenen Handlungsbedarf an 47 Brücken, die in den nächsten Jahren instand gestellt werden müssen. Sofortmassnahmen waren am Viadukt Val da Pila (Bernina Süd) erforderlich, die im 2004 eingeleitet wurden.

Im Weiteren wurde am Langwieserviadukt als erste Sanierungsetappe eine Fahrbahnabdichtung eingebaut. Die Brücke Nairs Pitschen vor Scuol wurde instand gestellt und zwischen Surovas und Morteratsch wurden zwei kleinere Stahlbrücken durch neue Betonbauwerke ersetzt.

Energieversorgung

Im April 2004 wurde der altersbedingt störungsanfällige Frequenzumformer in Bever (Leistung 4.5 MVA) ausser Betrieb gesetzt, demontiert und entsorgt. Infolge Stilllegung der zwei 16.7 Hz Bahngeneratoren (2 x 8 MVA) im Kraftwerk Küblis auf anfangs 2005 wurde zur langfristigen Sicherstellung der Traktions-

stromversorgung RhB in Landquart und Bever je ein statischer Umrichter mit einer maximalen Leistungsabgabe von je 20 MVA installiert. Diese Umrichter beziehen 50 kV / 50 Hz Energie aus dem Landesnetz und wandeln diese in 66 kV / 16.7 Hz Energie um. Diese zwei Energieanlagen wurden im Dezember 2004 ans Netz angehängt. Nebst diesen zwei neuen Anlagen wird weiterhin 16.7 Hz Energie ab Sils (2 x 4 MVA) und ab Klosters (8 MVA) ins RhB Netz gespiesen.

In Landquart wurde eine neue 66 kV-Schaltanlage, in Chur gemeinsam mit den SBB ein neues Unterwerk (66 / 11 [15] kV) und zwischen Haldenstein und Trimmis bzw. zwischen Haldenstein und Chur West eine neue 66 kV-Übertragungsleitung erstellt. Dazu musste auch die Netzleitstelle in Landquart ausgebaut werden.

**ENERGIEVERSORGUNG
LANGFRISTIG SICHERGESTELLT**

Zur Vervollständigung des bedarfsgerechten Energieversorgungsnetzes (Stammnetz) sind noch der Umbau des 66 kV-Unterwerks in Küblis und der 66 kV-Schaltanlage in Klosters mit deren Anbindung an die RhB-Netzleitstelle in Landquart geplant.

Zudem konnten neue längerfristige Energielieferungsverträge abgeschlossen werden.



Unwetter 2002

Bis auf wenige Fertigstellungsarbeiten wurden die Instandstellung der unwetterbedingten Schäden und der Bau einzelner neuer Schutzbauwerke abgeschlossen und abgerechnet. Das finanziell grösste Schadenobjekt, die Sanierung der mit Schlammwasser überfluteten Station Felsberg, konnte rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks dem Verkehr für den Vollbetrieb zurückgegeben werden. Das baulich grösste Schadenobjekt, die Verbauung der «Schlanserrüfe» in der Surselva mit 9 grossen Betonsperren, wurde bereits im Sommer fertig erstellt und abgenommen.

Weitere Bauobjekte und Erhaltungsmassnahmen

Auf dem ganzen Netz der RhB erfolgten neben der grossen Bautätigkeit zu Gunsten der Bahn 2000 noch zahlreiche Erneuerungs- und Unterhaltsarbeiten an den festen Anlagen sowie diverse einzelne Ausbauten.

An der Berninalinie wurden die Erd- und Tiefbauarbeiten für den Ausbau der Station Surovas ausgeführt. Die bahntechnische Ausrüstung und Inbetriebnahme der Station wird 2005 erfolgen. Auf der Alp Grüm wurden im Sommer zwei neue Gleichrichteranlagen mit je 1'200 kVA Leistung installiert und in Betrieb genommen. Damit kann zukünftig eine genügende Traktionsstromversorgung auf diesem steilen Teilstück auch im Falle eines Ausfalls eines Gleichrichters sichergestellt werden. Im Rahmen des altersbedingten Ersatzes von Galeriedächern erhielt 2004 die Galerie Puntalto eine neue Dachkonstruktion.

In Campocologno wurde aufgrund der neuen Sicherheitsvorschriften mit aufwendigen Nachrüstungen der Mineralölumschlagsanlagen begonnen. Diese Arbeiten sollten im 2005 unter gleichzeitiger Verbesserung des Steinschlagschutzes des ganzen Verladeareals abgeschlossen werden.

In Ilanz und Thusis wurden zwei neue Telefonzentralen als Ersatz der alten Teilnehmervermittlungsanlage in Reichenau-Thusis installiert und in Betrieb genommen. Damit wurde im Raum Domleschg und im Raum Surselva eine erhebliche Qualitätssteigerung in der Telefonie erzielt.

Für die Dokumentation und Verwaltung von Kabel- und Übertragungssystemen wurde ein Standard-Software-Programm angeschafft. Die Erfassung sämtlicher Daten des RhB-eigenen LWL-Netzes fand im 2004 ihren Abschluss.

Vor allem auf der Nord- und Südseite der Albulalinie wurde an diversen Orten an der mehrjährigen Sanierung und Erneuerung von Schutzbauten (Steinschlag und Lawinen) weitergearbeitet. In den meisten Fällen lag die Federführung dieser umfangreichen Bauvorhaben beim kantonalen Amt für Wald. Schutzverbauungen stehen auch an der Berninalinie im Bau.

Im Rahmen der Oberbauerneuerungen 2004 (exkl. Unwetter) wurden 8.5 Km Gleise und 9 Weichen erneuert und 3.1 Km Schienen ausgewechselt. Im Rahmen des Oberbauunterhalts wurden ca. 80 Km maschinell reguliert.

Im Gleisbau war das Jahr 2004 – vom Bau der Vereinalinie abgesehen – ein Rekordjahr. Total wurden 39'360 m Schienen, 26'523 Schwellen und 59 Weichen verlegt. Für die Bettung der Gleise und Weichen wurden 25'000 m³ Schotter eingebaut. Im Rahmen der Instandstellungsarbeiten «Unwetter 2002» wurden noch zusätzlich 2.3 Km Gleise mit einer maschinellen Schotterreinigung saniert.

Nicht zu unterschätzen sind mannigfaltige Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten an den Kabel-, Sicherungs-, Niederspannungs- und Fahrleitungsanlagen, die zur Sicherstellung eines möglichst störungsfreien Betriebsablaufs realisiert wurden.

Triebfahrzeuge

Der Umbau/Refit der 23 Streckenlokomotiven Ge 4/4 II 611 – 633 konnte in Angriff genommen werden. Das Kernstück des Umbaus bildet der Ersatz der Fahrzeugsteuerung, die von der Firma Siemens AG, Deutschland, geliefert und eingebaut wird. Leider hat sich die Auslieferung der Lokomotiven aufgrund von Softwareproblemen verzögert. Bis Ende Jahr wurden insgesamt 3 Lokomotiven in der Hauptwerkstätte in Landquart umgebaut.

Für den geplanten Umbau der Triebwagen ABe 4/4 41 – 49 der Berninalinie sind die Engineeringarbeiten für die Erneuerung des gesamten Komfortbereiches und den Ersatz der verschiedenen elektrischen und mechanischen Komponenten angelaufen.

Die Lokomotiven Ge 6/6 701 – 707 wurden mit einer Notbremsanforderung ausgerüstet.

Personenwagen

Die von den beiden Unternehmungen Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn bei der Firma Stadler AG, Altenrhein, für den Glacier Express bestellten 4 Zugkompositionen mit insgesamt 24 Wagen wurden bezüglich Engineering und Konstruktion weiter bearbeitet. Die Produktion der Fahrzeuge ist angelaufen. Die Montage der Kücheneinrichtung und Teile der Innenausstattung der Servicewagen erfolgt in der Hauptwerkstätte in Landquart. Ebenfalls ist das zukünftige Erscheinungsbild der Glacier Express-Züge festgelegt worden. Gemäss heutigem Stand der Planung werden die Fahrzeuge auf den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels, Sommer 2006, für den kommerziellen Einsatz verfügbar sein.

Weiter hat die Rhätische Bahn bei der Firma Stadler AG, Altenrhein, 10 Panoramawagen – 4 Erstklass- und 6 Zweitklasswagen – für den Bernina Ex-

press in Auftrag gegeben. Die Engineeringarbeiten sind vor dem Abschluss, die Produktion bei der Industrie ist angelaufen. Bei diesen Panoramawagen handelt es sich um einen Nachbau der bereits im Jahre 2000 gelieferten 10 Einheiten. Bei der Konstruktion und Auslegung der Innenausstattung der Panoramawagen sind die Vorgaben gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz eingeflossen. Alle Wagen werden mit entsprechender Anzahl Rollstuhlplätze und einem Fahrgastinformationssystem ausgerüstet. Die 4 Erstklasswagen erhalten eine behindertengerechte WC-Anlage. Es ist zu erwarten, dass auch diese Fahrzeuge ab Sommer 2006 für den kommerziellen Einsatz zur Verfügung stehen werden.

Im Rahmen eines Refitprogrammes von insgesamt 64 Einheitswagen wurden 13 Wagen umgebaut. Mit dem Umbau erhalten die Fahrzeuge neue Heizungs- und Lüftungsanlagen, geschlossene WC-Anlagen, erneuerte Notbremsen, neue Innenausstattung sowie Fahrgastinformationsanzeigen innen und aussen.

Güterwagen

Die im Jahre 2003 bei der Firma Josef Meyer Waggon AG bestellten 10 Kesselwagen mit einem Fassungsvermögen von 53 m³ konnten im Berichtsjahr fristgemäss für den kommerziellen Einsatz abgeliefert werden. Die Gesamtkosten betrugen rund CHF 2.4 Mio. Die Herstellung der Fahrzeugbaugruppen sowie die Endmontage und Inbetriebsetzung der Fahrzeuge erfolgte in den Werkstätten in Landquart, was rund die Hälfte des gesamten Arbeitsvolumens ausmachte.

Dienstfahrzeuge für Infrastruktur

Um die Bedürfnisse einer wirtschaftlichen und sicheren Arbeitsweise und eine Erhöhung der Arbeitsproduktivität zu erreichen, wurden Anpassungen am Rollmaterial notwendig.

Das Konzept sieht eine Reihe von Massnahmen und Teilprojekten vor:

- Beschaffung von 6 neuen Traktoren;
- Diverse Anpassungen an bestehenden Traktoren für den Einsatz als Baufahrzeuge;
- Beschaffung von 2 Kippwagen mit Kranaufbau;
- Beschaffung von 6 Muldenkippwagen für Aus-
hubtransporte und 3 Flachwagen für den Trans-
port von schweren Gütern (Baumaschinen).

Letztere Dienstfahrzeuge konnten im Jahre 2004 bereits dem Geschäftsbereich Infrastruktur für den Bau-
stelleneinsatz zur Verfügung gestellt werden.

Die Gesamtkosten für das Projekt Dienstfahr-
zeuge betragen ca. CHF 12.5 Mio. Auch bei dieser Be-
schaffung und Umsetzung der Arbeiten wird ein gros-
ser Anteil (ca. 40 %) in den eigenen Werkstätten in
Landquart ausgeführt. Die Engineeringarbeiten an den
diversen Teilprojekten sind im Gange. Die 6 Traktoren
wurden bei der Firma Schöma Maschinenfabrik GmbH,
D-Diepholz, in Auftrag gegeben. Die Auslieferung des
ersten Fahrzeuges ist für Januar 2006 geplant.

Die Umbau- und Anpassungsarbeiten an den be-
stehenden Traktoren werden vor oder zum Teil nach
Auslieferung der neuen Traktoren erfolgen.

Die Konstruktionsarbeiten für die 2 Kippwagen
mit Kranaufsatz sind abgeschlossen. Die Herstellung
des Fahrzeugteils erfolgt in den Werkstätten in Land-
quart. Die Komponenten und Baugruppen wie Kipp-
mulde, Krananlage und Stromversorgung werden ex-
tern eingekauft.

Lärmsanierung

Im Rahmen des Projektes Lärmsanierung wur-
den umfangreiche Versuchs- und Messfahrten unter di-
versen Betriebsbedingungen (Winter, Sommer, nass,
trocken) durchgeführt. Die Auslegung der Radsätze und
Bremssohlen, basierend auf den ermittelten Grundla-
gendaten, sowie die Beschaffung von 60 Versuchs-
radsätzen ist erfolgt. Sie werden ab Januar 2005 für

Testzwecke eingesetzt. Um die entsprechenden Mess-
resultate zu ermitteln, werden insgesamt 15 Perso-
nenwagen mit diesen Radsätzen ausgerüstet.

Bei positivem Verlauf der Versuchsreihe kann
ab 2006 mit der Realisierung des eigentlichen Umbaus
der Personenwagen begonnen werden. Beim Umbau
handelt es sich im Wesentlichen um den Einbau der
lärmmarmen Radsätze und die Anpassung der Brems-
einrichtung. Die Planung sieht vor, dass die Realisie-
rung bis Ende 2009 abgeschlossen sein wird.

Werkstätten

Die Positionierung der Werkstätten als Kompe-
tenzzentrum für den Bereich Rollmaterialbeschaffung
und -unterhalt hat ihre Wirkung erzielt. Im Berichtsjahr
konnten umfangreiche und komplexe Projekte für die
RhB und für Drittfirmen realisiert werden. Für die
Firma Stadler AG, Bussnang, konnten alle 22 Fahrzeu-
geinheiten, die für die Griechische Staatsbahn OSE be-
stimmt waren – zur Eröffnung der Sommerolympiade
vom 13. August 2004 – abgeliefert werden. Die gesamte
Konfektionierung konnte termingerecht und in der ge-
forderten Qualität ISO 9001 abgewickelt werden. Mit
diesem Auftrag konnten die Werkstätten ihr Können in
besten Weise unterstreichen.

Arbeits- und Personensicherheit

Um die Anzahl Unfalltage unserer Mitarbeiten-
den zu senken, wurden im Bereich Arbeitssicherheit
grosse Anstrengungen bezüglich Verbesserungen am
Rollmaterial und in den Werkstätten vorgenommen. Im
Bereich Rollmaterial sind es vor allem die Aufstiege
und Festhalteeinrichtungen, Tritte, Plattformen und
Geländer, die den neuen Sicherheitsbestimmungen an-
gepasst wurden.

Im Bereich der Werkstätten wurden zahlreiche
Massnahmen realisiert (z. B. Sturzsicherungen für Dach-
arbeiten, Fluchtwege, Arbeitsplatzgestaltung, persön-
liche Ausrüstung).

NEUE KESSELWAGEN, FASSUNGSVERMÖGEN 53 M³



*NEUORGANISATION DER
BETRIEBLICHEN MITWIRKUNG*



Personalkommission

Auf den 1. Januar 2004 wurde der Firmenarbeitsvertrag (FAV) in Kraft gesetzt. Eine der wesentlichen Neuerungen war die Einführung eines neuen Gremiums, der Personalkommission der Rhätischen Bahn (Peko). Diese Kommission hat die Aufgabe, die gesetzlichen Mitspracherechte der Mitarbeitenden der RhB in personalrelevanten Themen auf betrieblicher Ebene wahrzunehmen, ungeachtet des gewerkschaftlichen Organisationsgrades. Die Peko ist ein Organ der RhB, aber unabhängig vom Unternehmen und von den Gewerkschaften. Dies sichert ihr eine hohe Eigenständigkeit. Die Peko organisiert sich selber. Die Führung wird durch den Präsidenten und einen Ausschuss wahrgenommen.

Die Peko setzt sich aus 20 Vertretern der Mitarbeiterschaft zusammen, gewählt durch alle Mitarbeitenden der RhB für vier Jahre. Um sicher zu stellen, dass alle grösseren Berufsgruppen und Organisationseinheiten in der Peko vertreten sind, wurden entsprechende Wahlgruppen geschaffen. Im Frühling fanden die Wahlen unter Leitung einer Wahlkommission statt. Mitte Jahr konnte die Peko die Arbeit aufnehmen.

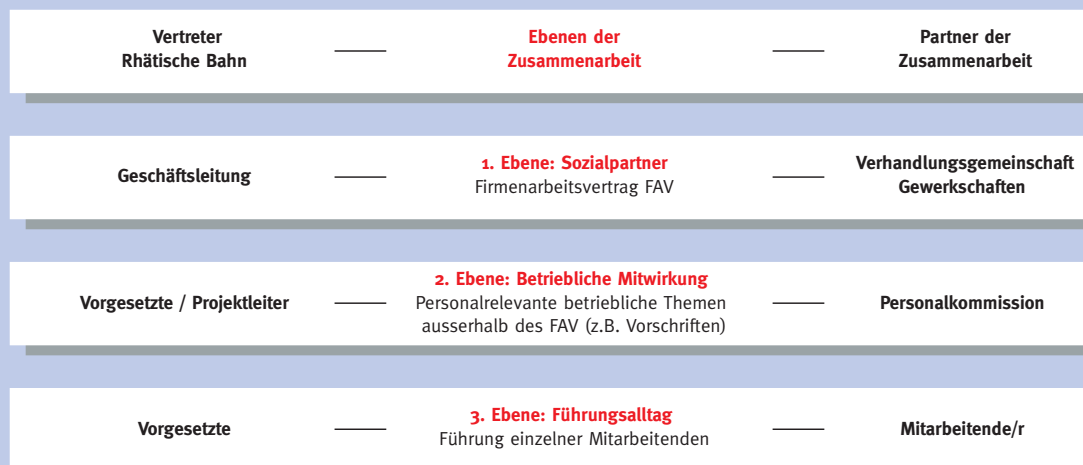
Das Mitspracherecht der Peko betrifft das Recht der Personalvertreter auf Information, Anhörung und Beratung zu allen personalrelevanten betrieblichen Fragen vor dem Entscheid des Unternehmens. Die Peko vertritt damit die Interessen der Mitarbeitenden in den genannten Fragen. Diese Aufgabe bedingt eine klare Regelung der Zusammenarbeit zwischen der Peko und den beteiligten Instanzen.

Unter Berücksichtigung der ersten Umsetzungserfahrungen wurden die Zuständigkeiten und Kompetenzen in der Zusammenarbeit zwischen den Instanzen der RhB, der Peko und den Gewerkschaften definiert und für alle transparent ausgestaltet. Das zugrunde liegende Konzept stellt die drei Ebenen der Zusammenarbeit und die entsprechenden Gesprächsparteien dar.

Personalbestand

Am 31. Dezember 2004 waren 1'463 Mitarbeitende (in Personenjahren), einschliesslich Aushilfen und Personal in der Ausbildung, bei der RhB angestellt. Über das ganze Jahr 2004 verteilt resultiert ein durchschnittlicher Personalbestand von 1'478 Personenjahren, davon 131 in Ausbildung.

MODELL DER BETRIEBLICHEN MITWIRKUNG



Die ordentliche Generalversammlung der RhB fand am 11. Juni 2004 in Chur statt. Anwesend waren 144 Aktionärinnen und Aktionäre, die 110'029 von insgesamt 115'914 Aktien bzw. Stimmen vertraten.

Der Präsident des Verwaltungsrates, Dr. Aluis Maissen, begrüsst die Aktionäre, Aktionärsvertreter, Gäste, Behördenvertreter, Medien und traditionsgemäss die Blasmusik der RhB im Grossratssaal.

In seiner Präsidialrede führte er unter anderem aus: «Wer den Charakter der Einwohner des Berggebietes und ihre Hartnäckigkeit kennt, der weiss, dass wir uns, ungeachtet aller Probleme und Schwierigkeiten, mit denen wir immer wieder konfrontiert werden, nicht so schnell entmutigen lassen. Deshalb ist es aus unserer Sicht stets notwendig, den Auftrag und die Bedeutung der RhB, die einen Sechstel des Territoriums unseres Landes erschliesst, in Erinnerung zu rufen. [...]»

Wir können heute Rechenschaft ablegen über ein für die RhB erfolgreiches Jahr, auch wenn das erzielte Ergebnis bei weitem nicht ausreicht, um unseren Aktionären eine Dividende in Aussicht stellen zu können. Aber nach den roten Zahlen des Jahres 2002 konnten wir wieder schwarze Zahlen schreiben, was uns erlaubte, unsere Betriebsreserve wieder etwas aufzustocken. Möglich war das dank der günstigen Witterungsverhältnisse, den erzielten Höchstwerten im Personen- und Güterverkehr, einer strengen Kostenüberwachung und vor allem dank des engagierten Einsatzes unserer Geschäftsleitung und unseres einsatzwilligen Personals. Auch brachte uns das Jubiläumsjahr 2003 willkommene zusätzliche Publizität im In- und Ausland, was nicht unwesentlich zum erfreulichen Ergebnis beigetragen hat. Ich darf an dieser Stelle unseren Kunden und allen Beteiligten, die der RhB in der einen oder anderen Form und Funktion im Jahr 2003 beigestanden sind und uns zu diesem Ergebnis verholfen haben, den herzlichen Dank des Verwaltungsrates aussprechen.

Ungeachtet des guten Ergebnisses des Berichtsjahres gilt es aber festzuhalten, dass die RhB immer noch in einem finanziell labilen Gleichgewicht operiert. Scheinbar unbedeutende, unvorhersehbare Ereignisse genügen schon, um unsere Jahresrechnungen finanziell aus dem Gleichgewicht – sozusagen aus «der Bahn» zu werfen. Die RhB verfügt – gemessen an ihrem Jahresumsatz – nur über ungenügende Betriebsreserven. Deshalb setzen wir unsere Hoffnungen in die Bahnreform 2, welche in finanzieller Hinsicht eine Entlastung und eine weitgehende Gleichstellung mit den SBB bringen soll. Diese Gleichstellung entspricht nicht einem Bittgang, sondern vielmehr einem Gebot der Gerechtigkeit und der Gleichbehandlung aller Landesteile. Die RhB hat im Rahmen der angeordneten Vernehmlassung zur Bahnreform 2 ihre Vorstellungen entwickelt und im Übrigen auch ihre Hausaufgaben gemacht.»

Einen Antrag, die gemäss Tagesordnung traktandierte Änderung von Art. 15 der Statuten (Verkürzung der Amtsdauer des Verwaltungsrates) sowie die Wahlen in den Verwaltungsrat mangels gehöriger Ankündigung zurück zu stellen, lehnte die Generalversammlung mit 110'027 Nein-Stimmen zu 4 Ja-Stimmen und einer Enthaltung ab. Die beantragte Verkürzung der Amtsdauer des Verwaltungsrates von vier auf zwei Jahre sowie die Verwendung der neuen Funktionsbezeichnungen in den Statuten wurden in der Folge beschlossen.

Der Vorsitzende erklärte, dass die diesjährigen Wahlen in den Verwaltungsrat im Zeichen personeller Veränderungen stehen. So haben Regierungsrätin Eveline Widmer-Schlumpf und Erwin Rutishauser ihren Rücktritt erklärt. Beide Persönlichkeiten haben während Jahren – Erwin Rutishauser seit Mitte 1994 und Regierungsrätin Eveline Widmer-Schlumpf seit Beginn 1999 – im Verwaltungsrat der RhB durch ihr Fachwissen und ihre Sachkenntnisse, aber auch durch ihr starkes En-

gement herausragende Dienste geleistet. In der Folge verdankte die Generalversammlung den beiden scheidenden Mitgliedern des Verwaltungsrates ihren Einsatz. Erwin Rutishauser bleibt der RhB als neu gewählter Direktor weiterhin erhalten.

NEUE FÜHRUNG, NEUE KRÄFTE IM VERWALTUNGSRAT

Dem Kanton Graubünden steht statutarisch das Recht zu, zwei Mitglieder des Verwaltungsrates zu ernennen.

Die Generalversammlung nahm

zur Kenntnis, dass die Regierung neben dem bisherigen Vertreter, Regierungsrat Stefan Engler, als Nachfolgerin von Regierungsrätin Eveline Widmer-Schlumpf, Frau Eva Brechtbühl gewählt hat. Daraufhin wählte die Generalversammlung neben den bisherigen Verwaltungsräten Dr. Aluis Maissen, Lorenz Zinsli, Duri Bezzola und Georg Weber neu Hans-Jürg Spillmann als Nachfolger von Erwin Rutishauser in den Verwaltungsrat.

Als neue Revisionsstelle wurde die PriceWaterhouseCoopers AG, Chur, gewählt.

Der Vorsitzende orientierte, dass Ende Oktober 2004 der Direktor Silvio Fasciati die Rhätische Bahn verlassen werde, um vorzeitig seinen Ruhestand anzutreten. Silvio Fasciati könne diesen Schritt in der Gewissheit tun, den Vorsitz der Geschäftsleitung einer sehr gut organisierten und gut funktionierenden Unternehmung in andere Hände zu geben. Unter Silvio Fasciati habe die Rhätische Bahn eine enorme Entwicklung erfahren. Heute beanspruche die Bündner Staatsbahn zu Recht eine Leadership Funktion im Rahmen der schweizerischen Schmalspurbahnen.

Silvio Fasciati wurde am 18. Oktober 1989 anlässlich einer ausserordentlichen Generalversammlung zum Direktor der RhB gewählt. Damals war noch die Generalversammlung für die Wahl des Direktors zuständig. In den beinahe 15 Jahren seiner Direktorstätigkeit habe Silvio Fasciati die schwierige Aufgabe

an der Spitze der Unternehmung ausgezeichnet gelöst und der Bahn hervorragende Dienste geleistet. Der Verwaltungsrat möchte es nicht unterlassen, Silvio Fasciati für seinen grossen Einsatz herzlich zu danken und ihm für die kommenden Jahre Glück und Wohlergehen zu wünschen.

Im Anschluss an die Behandlung der Traktanden referierte der scheidende Direktor Silvio Fasciati zum Thema «15 Jahre RhB – Erreichtes und Erhofftes». Die interessanten und informativen Ausführungen wurden mit grossem Beifall verdankt. Sie sind im Protokoll der Generalversammlung enthalten.

Der Verwaltungsrat trat im Berichtsjahr zu elf Sitzungen zusammen. Als Nachfolger des per Ende 2004 aus der Geschäftsleitung scheidenden stellvertretenden Direktors Heinz Dudli hat der Verwaltungsrat Christian Florin als Leiter des Geschäftsbereiches Infrastruktur gewählt. Er wird seine Funktion im April 2005 antreten.

Die Rechnungskommission des Verwaltungsrates tagte zweimal. Der Konsultativrat hielt seine Sitzung im Dezember ab.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates (inkl. Verwaltungsratspräsident) erhielten im Geschäftsjahr 2004 insgesamt eine Entschädigung von CHF 148'200, davon – wie im Vorjahr – ein fixes Honorar von CHF 115'000 sowie variable Entschädigungen (Sitzungsgelder) in einer Gesamthöhe von CHF 33'200.



Verwaltungsrat

Aluis Maissen	Chur, Präsident
Lorenz Zinsli	Chur, Vizepräsident
Duri Bezzola	Scuol
Eva Brechtbühl ²	Zürich
Stefan Engler	Surava
Erwin Rutishauser ¹	Langnau a. A.
Hans-Jürg Spillmann ²	Schliern
Georg Weber	Chur
Eveline Widmer-Schlumpf ¹	Felsberg

Geschäftsleitung

Silvio Fasciati ³	Felsberg, Direktor
Erwin Rutishauser ⁴	Chur, Direktor
Heinz Dudli	Zizers, Stellvertretender Direktor, Geschäftsbereich Infrastruktur
Silvio Briccola	Chur, Vizedirektor, Geschäftsbereich Finanzen
Ernst Bachmann	Tamins, Vizedirektor, Geschäftsbereich Verkehr
Johann Georg Bühler	Zizers, Vizedirektor, Geschäftsbereich Rollmaterial

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG ²	Chur
Hans-Ruedi Eggenberger ¹	Chur
Rudolf E. Trepp ¹	Masein

Konsultativrat

Martina Bischof ²	Disentis/M.	Georg Mani ²	Disentis/M.
Duri Blumenthal ²	Degen	José Mazzoni	Soazza
Martin Butzerin	Arosa	Andreas Muzzarelli ²	Chur
Faustin Carigiet	Breil/Brigels	Nicola Rossi ¹	Prada
Vroni Christ-Fleischhacker	Davos Dorf	Retus Ruffner	Chur
Ernest Degonda ¹	Ilanz	Matthias Sauter ¹	Zizers
Reto Filli	Samedan	Marco Valsecchi	Flerden
Robert Giacometti	Lavin	Christian Walther ¹	Pontresina
Johann Gruber-Stirnemann	Schmitten	Hans Wolf	Untervaz
Leo Koch	Davos	Aita Zanetti-Stalvies	Sent
Margrith Ladner-Frei	Grüsch	Tino Zanetti ²	Poschiavo
Jürg Looser	Igis		

¹ bis 30. Juni 2004

² ab 1. Juli 2004

³ bis 31. Oktober 2004

⁴ ab 1. November 2004

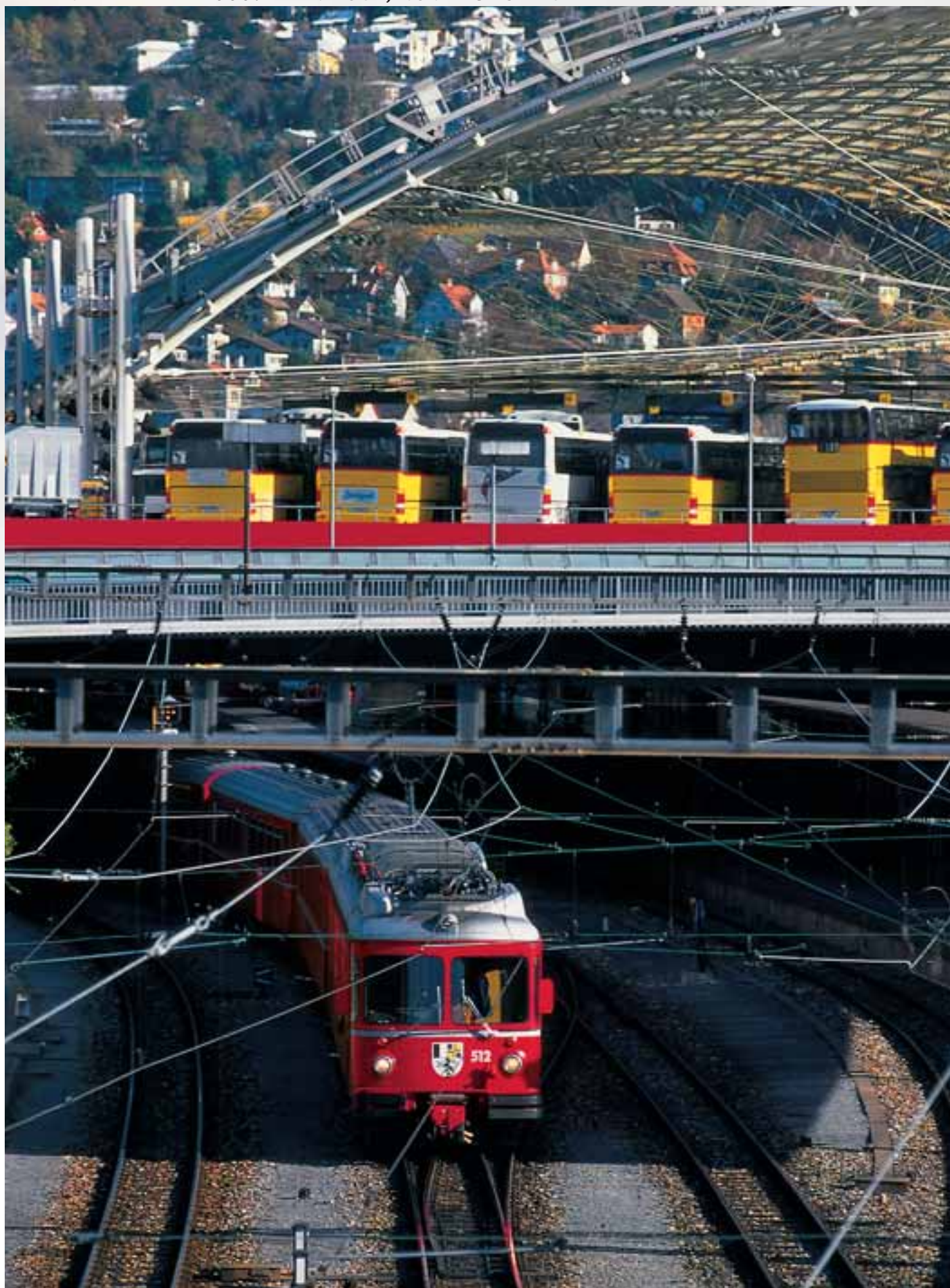
Verwaltungsrat

Stefan Engler
Aluis Maissen
Duri Bezzola
Eva Brechtbühl
Hans-Jürg Spillmann
Georg Weber
Lorenz Zinsli
(von links)

Geschäftsleitung

Ernst Bachmann
Silvio Briccola
Silvio Fasciati
Johann Georg Bühler
Heinz Dudli
Erwin Rutishauser
(von links)

FAHRPLAN BAHN 2000: MEHR ZÜGE, KURZE UMSTEIGZEITEN



JAHRESRECHNUNG

Erfolgsrechnung

Die Rhätische Bahn erzielt im Jahr 2004 bei einem Gesamtertrag von CHF 253.6 Mio. einen Gewinn von CHF 0.9 Mio. Damit wird das Ergebnis des letzten Jahres um CHF 0.3 Mio. verfehlt. Mit dem Überschuss 2004 kann die Ergebnisausgleichsreserve wiederum geäufnet werden und erreicht neu CHF 4.0 Mio.

Vor allem folgende Faktoren tragen zum positiven Resultat des Berichtsjahres bei:

- Gute Entwicklung der Umsätze im Reiseverkehr, trotz schwierigem Marktumfeld
- Markante Ertragszunahme bei den Drittleistungen der Werkstätten sowie bei den Eigenleistungen für Investitions- und Lagerrechnung
- Konsequente Kontrolle der Personalbestände resp. Umsetzung der 2003 beschlossenen Personalmassnahmen (vorzeitige Pensionierungen)

Der deutlich über der Erwartung liegende Abschreibungszuwachs 2004 kompensiert jedoch grösstenteils diese Effekte.

**TROTZ KLEINEREM
ÜBERSCHUSS 2004:
POSITIVER TREND
SETZT SICH FORT.**

Der **ordentliche Aufwand** erreicht mit CHF 242.6 Mio. praktisch das budgetierte Niveau (-0.2%) und steigt gegenüber dem Vorjahr um 2.3%. Im **ordentlichen Ertrag** werden CHF 249.8 Mio.

erarbeitet und somit sowohl das Budget (um 2.5%) als auch das Vorjahr (um 3.5%) klar übertroffen.

Im Vergleich zum ausgeglichen geplanten Budget resultiert ein Gewinn von CHF 0.9 Mio.

Der Personalbestand 2004 unterschreitet das Vorjahr klar um total 1.3% bzw. 19 Personenjahre (PJ). Die Reduktion betrifft sämtliche Geschäftsbereiche, wobei der grösste Teil im Produktionsbereich (Regionen) an-

fällt; dies primär als Folge des fahrplanbezogenen Leistungsabbaus in der Zwischensaison. Der Abbau ist sozialverträglich über die natürliche Fluktuation sowie vorzeitige Pensionierungen bewerkstelligt worden. Hauptsächlich aufgrund von Mehrleistungen im Zusammenhang mit der Sicherstellung einer termingerechten und reibungslosen Umsetzung der Projekte Bahn 2000 1. Etappe kann der erwartete Mehrzeitenabbau von 25'000 Stunden im 2004 nicht realisiert werden.

Der **Personalaufwand** reduziert sich gegenüber dem Vorjahreswert um 0.7%. Folgende wesentliche Gründe haben dazu beigetragen:

- Abnahme Personalbestand – CHF 1.3 Mio.
- Entwicklung Lohnsystem + CHF 1.0 Mio.
- Anerkennungsprämie + CHF 0.7 Mio.
- Rückstellungen Personal-massnahmen 2003/04 – CHF 1.0 Mio.
- Sozialversicherungsbeiträge (AHV, ALV, PK) – CHF 0.6 Mio.
- Vergütungen, Diverses + CHF 0.3 Mio.

Anstatt einer allgemeinen Lohnerhöhung ist dem Personal für die guten Leistungen im Herbst 2004 eine Anerkennungsprämie zugesprochen worden.

Der ausgewiesene **Finanzaufwand** steigt ausschliesslich als Folge der entstandenen Kursdifferenzen auf Geldanlagen in Fremdwährungen. Per Stichtag 31.12.04 sind nicht realisierte Kursverluste von rund CHF 0.4 Mio. auf Geldanlagen in GBP und USD ausgewiesen worden.

Die Kosten für die **Vorsteuerkürzung** erhöhen sich um CHF 1.0 Mio. Dies als Folge der Satzanpassung per 01.01.04 von 2.7% auf 3.5%

Der **übrige Betriebsaufwand** steigt gegenüber 2003 um CHF 2.0 Mio. (+3.5%).

Die wichtigsten Mehr- bzw. Minderkosten sind:

- Provisionen + CHF 0.3 Mio.
- Grossunterhalt:
 - Mehraufwand + CHF 0.8 Mio.
 - Auflösung Rückstellungen – CHF 1.7 Mio.
- Laufender Unterhalt Infrastruktur/
 - Rollmaterial + CHF 1.9 Mio.
- Versicherungen:
 - Prämienenerhöhungen + CHF 0.4 Mio.
 - Selbstbehalte – CHF 0.4 Mio.
- Diverses (u.a. Übrige Energie) + CHF 0.7 Mio.

Die **Abschreibungen** nehmen gegenüber 2003 um CHF 3.0 Mio. zu (+6.9%). Insgesamt sind Anlagenzugänge von rund CHF 140 Mio. gemeldet worden, bedingt durch Aktivierungen der Projekte Bahn 2000 1. Etappe sowie rund CHF 30 Mio. allein für den Ausbau Bahnhof Chur. Bei den Anlagen steigen die Abschreibungen um 8.5%, hauptsächlich in den Bereichen Sicherungsanlagen (+28.8%) sowie Ober- und Unterbau (+15.9% bzw. 11.8%). Bei den Fahrzeugen beträgt die Kostenzunahme 1.8%. Der Abschreibungsbedarf für Restbuchwerte bleibt mit CHF 3.7 Mio. ebenfalls sehr hoch, deutlich über den Erwartungen.

Der **ausserordentliche Aufwand** liegt um CHF 2.7 Mio. höher als im 2003. Hauptverantwortlich ist die höhere Zuweisung an die Rückstellung für Nebengeschäfte. Weitere Details zu dieser Position sind im Anhang zur Bilanz ersichtlich.

Den **Reserven** werden einerseits die Zinserträge von CHF 0.1 Mio. auf verfügbaren Investitionsmitteln der öffentlichen Hand (Art. 56 EBG), andererseits der Jahresgewinn von CHF 0.9 Mio. (nach Art. 64 EBG) zugewiesen.

Bei den Umsätzen im **Reiseverkehr** ist das bisher beste Ergebnis 2003 nochmals um CHF 0.9 Mio. (+1.1%) übertroffen worden. Dies, obwohl das Vorjahresergebnis

durch wichtige Jubiläumsfestivitäten, die Ski-WM St. Moritz und den «Jahrhundertsommer» charakterisiert war. Im **Personenverkehr** sind Einbussen bei den Einzelreisenden (–4.7%, primär im Segment «Ausflugsverkehr») verzeichnet worden. Bei den Expresszügen ist hingegen eine erhöhte Nachfrage festgestellt worden (vor allem Glacier Express +10.5%). Erfreuliche Zunahmen auch bei den Abonnements und Pauschalfahrausweisen (+5.2%) sowie bei den Gruppenreisen (+2.3%) führen letztendlich zu einer gesamthaften Steigerung der Personenverkehrserträge 2004 um 0.6%. Der **Autoverlad** (Vereina und Albula) kann ebenfalls ein sehr gutes Resultat ausweisen: Die Erträge sind gegenüber 2003 um 4.8% gestiegen. Am Vereina sind 398'373 Fahrzeuge verladen worden (+5.9% zum Vorjahr).



Im **Güterverkehr** muss im Vergleich zum Jahr 2003 ein Rückgang von 2.7% gemeldet werden. Hauptverantwortlich sind die rückläufigen Erträge bei den Posttransporten (-10.2%) und im Bereich Baumaterial (-11.8%). Positiv gegenüber dem Vorjahr haben sich die Kategorien Holz (+13.1%) und Kalk/Zement (+13.5%) entwickelt. Auch die Erträge pro transportierte Tonne können insgesamt gehalten werden.

Die **Abgeltungserträge** basieren auf den folgenden mit dem Kanton und dem Bund vorgängig abgeschlossenen Vereinbarungen:

› Infrastruktur	CHF 58.6 Mio.
› Regionalverkehr	CHF 53.8 Mio.
› Autoverlad Vereina	CHF 1.3 Mio.

Gegenüber 2003 ist die Zunahme der Abgeltung durch die schweizweite Anpassung der Vorsteuerkürzung (von 2.7% auf 3,5%) und die teilweise Berücksichtigung der Folgekostenproblematik (Substanzerhaltung) bedingt.

Der **Finanzertrag** fällt im Rahmen des Vorjahres aus. Das weiterhin tiefe Zinsniveau bei Geldanlagen in CHF verunmöglicht die Realisierung einer angemessenen Rendite. Das Ergebnis 2004 ist primär dank Geldanlagen in Fremdwährungen erzielt worden. Beim Zinsertrag aus dem US-Lease-Geschäft wirken sich der tiefe USD-Kurs sowie die niedrigen US-Zinssätze negativ aus.

Der **übrige Betriebsertrag** erhöht sich um CHF 5.4 Mio. gegenüber 2003, was dank folgenden Mehrerträgen erklärt wird:

› Leistungen für Dritte	+ CHF 1.9 Mio.
› Eigenleistungen für Investitions- und Lagerrechnung	+ CHF 2.9 Mio.
› Übrige Betriebserträge	+ CHF 0.6 Mio.

Bei den Leistungen für Dritte spielt der einmalige Auftrag für die Montage von Zügen für die Griechische Staatsbahn im Hinblick auf die Olympischen Spiele 2004 eine zentrale Rolle. Die Entwicklung bei den Erträgen aus Eigenleistungen entsteht dank den vielen Infrastrukturprojekten rund um die Einführung von Bahn 2000 1. Etappe sowie den Refit-Fahrzeugprogrammen in den eigenen Werkstätten.

Der **ausserordentliche Ertrag** liegt um CHF 0.6 Mio. tiefer als 2003. Details dazu sind im Anhang zur Bilanz ersichtlich.



ERFOLGSRECHNUNG

(in Tausend CHF)	Rechnung 2003	Voranschlag 2004	Rechnung 2004
Aufwand			
Personalaufwand	132 838	134 010	131 946
Finanzaufwand	311	200	724
Vorsteuerkürzung (Pauschal)	2 994	3 900	3 978
Übriger Betriebsaufwand	57 141	60 443	59 153
Abschreibungen	43 739	44 500	46 775
Ordentlicher Aufwand	237 023	243 053	242 576
Ausserordentlicher Aufwand	7 357	4 900	10 021
Zuweisung an Reserven			
Zinsen (nach Art. 56 EBG)	104	100	92
Jahresgewinn (nach Art. 64 EBG)	1 180	0	891
Total Aufwand	245 664	248 053	253 580
Ertrag			
Reiseverkehr	80 104	79 700	80 987
Güterverkehr	17 012	16 700	16 552
Infrastruktur	222	290	242
Abgeltung	110 907	113 400	113 661
Finanzertrag	1 674	1 500	1 668
Übriger Betriebsertrag	31 358	32 263	36 730
Ordentlicher Ertrag	241 277	243 853	249 840
Ausserordentlicher Ertrag	4 387	4 200	3 740
Total Ertrag	245 664	248 053	253 580

PERSONALBESTAND

(in Personenjahren)	Rechnung 2003	Rechnung 2004	Abweichung 03/04 %
Gliederung nach Personalkategorie			
Ständiges Personal und Aushilfen	1 364	1 347	- 1.2
Personal im Lehrverhältnis	133	131	- 1.5
Total	1 497	1 478	- 1.3
Gliederung nach Geschäftsbereich¹			
GL / Stäbe / Finanzen	72	69	- 4.2
Infrastruktur	256	251	- 2.0
Rollmaterial	291	289	- 0.7
Verkehr	745	738	- 0.9
Total	1 364	1 347	- 1.2

¹ Ohne Personal im Lehrverhältnis

VERKEHRSLEISTUNGEN

(in Tausend)	Rechnung 2003	Rechnung 2004	Abweichung 03/04 %
Personenverkehr			
Personenfahrten	10 263	9 118	- 11.2
Personenkilometer	321 936	316 127	- 1.8
Einzelreisen	105 592	95 568	- 9.5
Gruppenreisen	44 837	42 254	- 5.8
Abonnemente	171 507	178 305	+ 4.0
Durchschnittliche Reiseweite (km)	31.4	34.7	+ 10.4
Autoverlad (Albula/Vereina)			
Transportierte Fahrzeuge	378	401	+ 6.1
Güterverkehr			
Tonnen	819	737	- 10.0
Tonnenkilometer	55 967	52 453	- 6.3
Lebensmittel, Getränke	8 909	8 606	- 3.4
Baumaterialien	11 847	9 529	- 19.6
Holz, Erdölprodukte	20 545	20 989	+ 2.2
Posttransporte	3 431	2 841	- 17.2
Übriger Verkehr	11 235	10 488	- 6.6
Durchschnittliche Beförderungsweite (km)	68.3	71.2	+ 4.1

INVESTITIONEN

(in Tausend CHF)	Rechnung 2003	Rechnung 2004	Abweichung 03/04
Mittelverwendung			
Bahnanlagen	93 944	113 965	+ 20 021
Fahrzeuge	6 798	13 280	+ 6 482
Nebenbetriebe/-geschäfte	4 471	7 054	+ 2 583
Vereinalinie, AlpTransit	2 171	2 390	+ 219
Total	107 384	136 689	+ 29 305
Mittelherkunft			
Bund	66 942	80 782	+ 13 840
Kanton	9 457	10 902	+ 1 445
Übrige Dritte	2 461	10 287	+ 7 826
Eigenmittel	28 524	34 718	+ 6 194
Total	107 384	136 689	+ 29 305

Bilanz

Die **Bilanzsumme** erreicht im Berichtsjahr CHF 1.15 Mrd. und nimmt somit um CHF 90.5 Mio. bzw. 8.5% gegenüber 2003 zu. Dies begründet sich primär durch die Zunahme in der Position Sachanlagen.

Das **Umlaufvermögen** erhöht sich um CHF 4.6 Mio. wie folgt:

- | | | |
|--|-------|----------|
| › Flüssige Mittel (Banken) | + CHF | 7.8 Mio. |
| › Forderungen (Firmenkontokorrente, MWSt) | – CHF | 2.9 Mio. |
| › Vorräte | + CHF | 2.1 Mio. |
| › Übriges (primär noch nicht verrechnete Arbeiten) | – CHF | 2.4 Mio. |

Das **Anlagevermögen** fällt wie folgt um CHF 85.9 Mio. höher aus als 2003:

- | | | |
|---|-------|------------|
| › Finanzanlagen | + CHF | 7.6 Mio. |
| › Anlagenrechnung (nach Abschreibungen) | + CHF | 120.5 Mio. |
| › Unvollendete Bauten (infolge Aktivierungen) | – CHF | 42.2 Mio. |

Das **Fremdkapital** steigt um CHF 8.5 Mio. gegenüber dem Vorjahr:

- | | | |
|---|-------|----------|
| › Kurzfristige Verbindlichkeiten (Lieferanten, transitorische Passiven) | + CHF | 7.8 Mio. |
| › Langfristige Verbindlichkeiten (Rückzahlung PHK-Hypothekendarlehen) | – CHF | 0.7 Mio. |
| › Rückstellungen (Primär für Nebengeschäfte) | + CHF | 1.4 Mio. |

Die **Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand** nehmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 74.0 Mio. zu. Die **bedingt rückzahlbaren** Investitionsbeiträge erhöhen sich um CHF 69.3 Mio. im Rahmen der Realisierung der Erneuerungs- und Ausbauinvestitionen nach Art. 56 EBG.

Mit den **rückzahlbaren** Beiträgen sind in der Vergangenheit Rollmaterialbeschaffungen finanziert worden. Diese Beiträge nehmen im Ausmass der vorgeschriebenen Rückzahlung ab. Der Kanton verzichtet vorläufig entgegenkommenderweise auf eine Rückzahlung.

Das **Eigenkapital** erhöht sich im Vergleich zu 2003 um CHF 8.0 Mio. Dies, weil ab 2004 die **Abschreibungsreserven** in dieser Position und nicht mehr (als Wertberichtigung) im Anlagevermögen ausgewiesen werden. Von den Abschreibungsreserven ist 2004 ein Betrag von CHF 1.0 Mio. zur Deckung von Sonderabschreibungen (Restbuchwerte) gemäss Art. 10 Abs. 3 der Rechnungsverordnung aufgelöst und als ausserordentlicher Ertrag verbucht worden. Der Jahresgewinn von CHF 0.9 Mio. wird der **Ergebnisausgleichsreserve** nach Art. 64 EBG zugewiesen. Weitere Details zum Stand der Reserven sind im Anhang zur Bilanz ersichtlich.



Investitionen

Die **Investitionen** sind wie budgetiert mit CHF 136.7 Mio. deutlich über dem Vorjahr ausgefallen (CHF +29.3 Mio. bzw. 27.3%). Im Berichtsjahr sind vor allem folgende grössere Investitionen aktiviert worden:

- › Ausbau Bahnhof Chur (CHF 18.0 Mio., vor allem Stellwerk), Grüşch, Filisur und Surovas (CHF 19.4 Mio.) sowie Landquart (CHF 5.4 Mio. primär Aufnahme-/RCC-Gebäude)
- › Stromversorgung (CHF 18.0 Mio., Leitungen Landquart-Küblis und Landquart-Chur sowie Umrichter Landquart und Bever)
- › Oberbauerneuerungen (CHF 13.8 Mio.)
- › Aufarbeitung Unwetterschäden 2002 (CHF 13.5 Mio.)
- › Fahrzeuge (CHF 14.7 Mio., Refit-Programme und geschlossene WC-Anlagen für Anhängfahrzeuge, Leitelekttronik und Anzeigeelemente für Triebfahrzeuge, neue Kesselwagen sowie Dienstfahrzeuge und Dienstwagen für den Bahndienst)

Der gegenüber dem Vorjahr angestiegene **Finanzierungsbedarf** ist wie folgt gedeckt worden:

- › **Bund bzw. Kanton** plus CHF 13.8 Mio. bzw. CHF 1.4 Mio.; dies aufgrund von im Voraus festgelegten Beiträgen für Investitionshilfen nach Art. 56 EBG, welche im Berichtsjahr wie erwartet beansprucht worden sind (inkl. Aufholung von Rückständen, wie z.B. beim Unwetterkredit).
- › **Eigenmittel** plus CHF 6.2 Mio. oder 21.7%; dies als Folge des höheren Bedarfes für die Oberbauerneuerung sowie für das Refit-Programm EW II, dessen Start vom 2003 ins 2004 verschoben worden ist.
- › **Beiträge Dritter** plus CHF 7.8 Mio.; dies primär für die diversen Projekte im Zusammenhang mit dem Unwetter 2002 sowie in Landquart (Aufnahmegebäude, 2. Personenunterführung, Unterwerk).



ERFOLGSRECHNUNG 2004

1. Aufwand	Rechnung 2003 CHF	Voranschlag 2004 CHF	Rechnung 2004 CHF
Personalaufwand			
Gehälter, Löhne	104 610 576.30	105 850 000	105 066 094.00
Zulagen, Vergütungen, Dienstkleider	11 337 701.64	11 870 000	11 480 463.44
Sozialaufwand	16 889 412.10	16 290 000	15 399 862.50
Total Personalaufwand	132 837 690.04	134 010 000	131 946 419.94
Finanzaufwand	311 114.62	200 000	723 428.05
Übriger Betriebsaufwand			
Allgemeine Aufwendungen	7 603 137.72	9 301 000	7 822 189.85
Vorsteuerkürzung (pauschal)	2 994 485.15	3 900 000	3 978 145.00
Versicherungen und Schadenersatz	2 194 709.00	1 770 000	2 139 114.99
Betriebsbesorgungen durch Dritte	7 976 203.05	8 830 000	8 169 661.09
Pacht und Miete	1 829 204.04	1 932 000	1 882 769.19
Energie und Verbrauchsstoffe	9 708 525.52	10 040 000	10 388 894.51
Material, Fremdleistungen für den Unterhalt	23 233 949.29	25 370 000	25 101 752.12
Grossunterhalt	4 595 141.49	3 200 000	3 648 062.71
Total übriger Betriebsaufwand	60 135 355.26	64 343 000	63 130 589.46
Abschreibungen	43 739 335.48	44 500 000	46 775 237.37
Ausserordentlicher Aufwand	7 356 975.87	4 900 000	10 021 328.35
Zuweisung an Reserven			
Zinsen (nach Art. 56 EBG)	104 278.80	100 000	91 652.35
Jahresgewinn (nach Art. 64 EBG ¹)	1 179 608.95	0	890 985.70
Total Aufwand	245 664 359.02	248 053 000	253 579 641.22
2. Ertrag			
Verkehrsertrag			
Reiseverkehr	80 103 898.38	79 700 000	80 986 657.33
Güterverkehr	17 011 595.54	16 700 000	16 551 934.37
Netzzugang Infrastruktur	222 467.65	290 000	242 035.47
Abgeltung	110 906 856.10	113 400 000	113 661 286.40
Total Verkehrsertrag	208 244 817.67	210 090 000	211 441 913.57
Finanzertrag	1 674 230.62	1 500 000	1 667 680.00
Übriger Betriebsertrag			
Pacht und Miete	8 460 554.22	8 440 000	8 465 685.80
Leistungen für Dritte	4 627 443.74	2 991 000	6 555 502.80
Eigenleistungen für Investitions- und Lagerrechnung	14 944 052.88	17 682 000	17 838 717.41
Übrige Betriebserträge	3 326 019.90	3 150 000	3 869 916.49
Total übriger Betriebsertrag	31 358 070.74	32 263 000	36 729 822.50
Ausserordentlicher Ertrag	4 387 239.99	4 200 000	3 740 225.15
Total Ertrag	245 664 359.02	248 053 000	253 579 641.22
Eisenbahngesetz (EBG)			
¹ Jahresgewinn der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten, welcher gemäss Art. 64 EBG den Reserven zuzuweisen ist.			

BILANZ PER 31. DEZEMBER 2004

AKTIVEN

		Rechnung 2003 CHF	Rechnung 2004 CHF
1. Umlaufvermögen		156 199 405	160 851 451
Flüssige Mittel		126 967 350	134 765 983
Forderungen			
Lieferungen und Leistungen	12 862 466		11 647 526
Übrige Forderungen	3 156 402	16 018 868	1 519 312
			13 166 838
Vorräte		9 756 565	11 827 733
Rechnungsabgrenzung		3 456 622	1 090 897
2. Anlagevermögen		903 737 349	989 633 015
Finanzanlagen		12 301 081	19 968 884
Sachanlagen			
Anlagenrechnung	2 253 883 571		2 397 573 711
./. Abschreibungsrechnung	-1 543 930 526		-1 567 146 768
Buchwert Anlagenrechnung		709 953 045	830 426 943
Unvollendete Bauten		181 483 223	139 237 188
		1 059 936 754	1 150 484 466

PASSIVEN

		Rechnung 2003 CHF	Rechnung 2004 CHF
1. Fremdkapital		156 675 486	165 157 795
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Lieferungen und Leistungen	26 824 514		33 292 021
Rechnungsabgrenzung	25 024 786		26 601 981
Andere	377 310	52 226 610	165 450
			60 059 452
Langfristige Verbindlichkeiten			
Darlehen Bund	44 801 632		44 801 632
Andere	897 086	45 698 718	191 475
			44 993 107
Rückstellungen		58 750 158	60 105 236
2. Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand		831 577 248	905 620 097
Nicht rückzahlbare Beiträge		82 826 689	92 615 358
Bedingt rückzahlbare Beiträge		522 165 586	591 468 278
Rückzahlbare Beiträge		226 584 973	221 536 461
3. Eigenkapital		71 684 020	79 706 574
Aktienkapital		57 957 000	57 957 000
Gesetzliche Reserve		13 727 020	21 749 574
		1 059 936 754	1 150 484 466

ANHANG ZUR JAHRESRECHNUNG 2004 AUF DEN 31. DEZEMBER 2004

AUSWEIS GEMÄSS AKTIENRECHT

(in Tausend CHF)	2003	2004
Gesamtbetrag der verpfändeten Aktiven (Gebäude und Grundstücke)	115 690	126 240
Grundpfandverschreibungen und Schuldbriefe Gemäss BAV unterstehen die dem Betrieb dienenden Sachanlagen dem eisenbahngesetzlichen Pfandrecht.	76 467	62 089
Brandversicherungswerte		
– Gebäude	333 737	338 125
– Fahrzeuge und Einrichtungen	797 562	797 562
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen		
– Kontokorrentverpflichtungen	319	89
– Grundpfandgesicherte Verpflichtungen	700	1
Leasingverbindlichkeiten Rollmaterial-Beschaffung vom 1.7.2006 – 1.7.2020 (Vertragsabschlüsse Dezember 2003 / Juni 2004)	35 345	60 507

GESETZLICHE RESERVEN

(in Tausend CHF)	2003	2004
Allgemeine Reserven	3 500	3 500
Ergebnisreserve nach Art. 64 EBG	3 062	3 953
Investitionsreserve nach Art. 56 EBG	7 165	5 639
Abschreibungsreserve Infrastruktur ¹	–	4 913
Abschreibungsreserve Verkehr ¹	–	3 744
Total	13 727	21 749
¹ bis 2003 im Sachanlagevermögen ausgewiesen; davon CHF 993'750.- per 31.12.04 zur Deckung von Sonderabschreibungen gemäss Art. 10 Abs. 3 REVO aufgelöst		

ABGELTUNG

(in Tausend CHF)	2003	2004
Bund	97 745	100 554
Kanton Graubünden	13 162	13 107
Total	110 907	113 661

AUSSERORDENTLICHER AUFWAND

(in Tausend CHF)	2003	2004
Rückstellungen:		
– Überschuss Nebengeschäfte ¹	3 326	6 437
– Naturschäden	351	700
– Kursschwankungen	500	–
– Ergebnisausgleich	400	–
– Strategieüberprüfung, Unternehmungsentwicklung	–	400
– Neuer Verteilschlüssel Einnahmen FVP 2001-2003	–	498
– Modifikation/Vorzeitige Auflösung US-Lease Verträge	–	549
– Wiederbeschaffungen Bahnbetrieb	1 519	105
– Liquidation/Neuorganisation Auslandvertretungen	–	200
Abschreibungsreserve: Zuweisung Nettoerlös aus Verkauf KV-Leitung Bernina	–	1 132
Abgrenzung überjährige Fahrausweise	1 201	–
Übrige Aufwendungen	60	–
Total	7 357	10 021
Abgrenzung überjährige Fahrausweise	9 435 ²	–
¹ inkl. LWL und Dritteleistungen		
² im Total nicht enthalten, da mit ausserordentlichem Ertrag verrechnet		

AUSSERORDENTLICHER ERTRAG

(in Tausend CHF)	2003	2004
Land-/Immobilienverkäufe	1 519	105
Vermarktung Lichtwellenleiteranlagen	276	437
Auflösung rückständiger Freizeitguthaben	687	–
Auflösung von Abgrenzungen/Rückstellungen	1 450	200
Modifikation/Vorzeitige Auflösung US-Lease Verträge	–	549
Gewinne Anlagenabgänge ¹	–	1 199
Entnahme Abschreibungsreserve (Art. 10 REVO)	–	994
Übrige Erträge	455	256
Total	4 387	3 740
Lageraufwertung (zur Abgrenzung überjährige Fahrausweise)	9 435 ²	–
¹ bis 2003 unter Übrige Betriebserträge ausgewiesen (2003 = CHF 82'215.–)		
² im Total nicht enthalten, da mit ausserordentlichem Aufwand verrechnet		

ABSCHLUSS INVESTITIONSRECHNUNG

Erfolgsneutral (in Tausend CHF)	2003	2004
Unvollendete Bauten Vereinalinie	448	1 617
Nicht rückzahlbare Darlehen Vereinalinie	448	1 617
Unvollendete Bauten 21. Vereinbarung	12 141	–
Nicht rückzahlbare Darlehen 21. Vereinbarung	12 141	–



BERICHT UND ANTRAG DER REVISIONSSTELLE

An die Generalversammlung der Aktionäre der
Rhätische Bahn über die Rechnungsablage für das
Jahr 2004

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung
und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und
Anhang) auf den Seiten 36 – 39 der Rhätischen Bahn
für das am 31. Dezember 2004 abgeschlossene Ge-
schäftsjahr geprüft. Die Vorjahreszahlen wurden von
einer anderen Revisionsstelle 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 Be-
fähigkeit und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen
des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prü-
fung so zu planen und durchzuführen ist, dass we-
sentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit an-
gemessener Sicherheit erkannt werden.

Wir prüften die Posten und Angaben der Jah-
resrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der
Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die An-
wendung der massgebenden Rechnungslegungsgrund-
sätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie
die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind
der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichen-
de Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die
Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizeri-
schen Gesetz und den Statuten.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahres-
rechnung 2004 der Rhätischen Bahn ohne Vorbehalte
genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung
zu genehmigen.

Die Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers

Andreas Brunold

Andreas Thöni

Chur, 9. Mai 2005



Impressum

Fotos: Peter Donatsch, Peter Fuchs, Tibert Keller, Rhätische Bahn, Süsskind SGD

Gestaltung: Süsskind, SGD, Chur

Druck: Casanova Druck und Verlag AG, Chur



Rhätische Bahn

Bahnhofstrasse 25

CH-7002 Chur

Tel: 081 288 61 00

Fax: 081 288 61 01

E-mail: contact@rhb.ch

www.rhb.ch