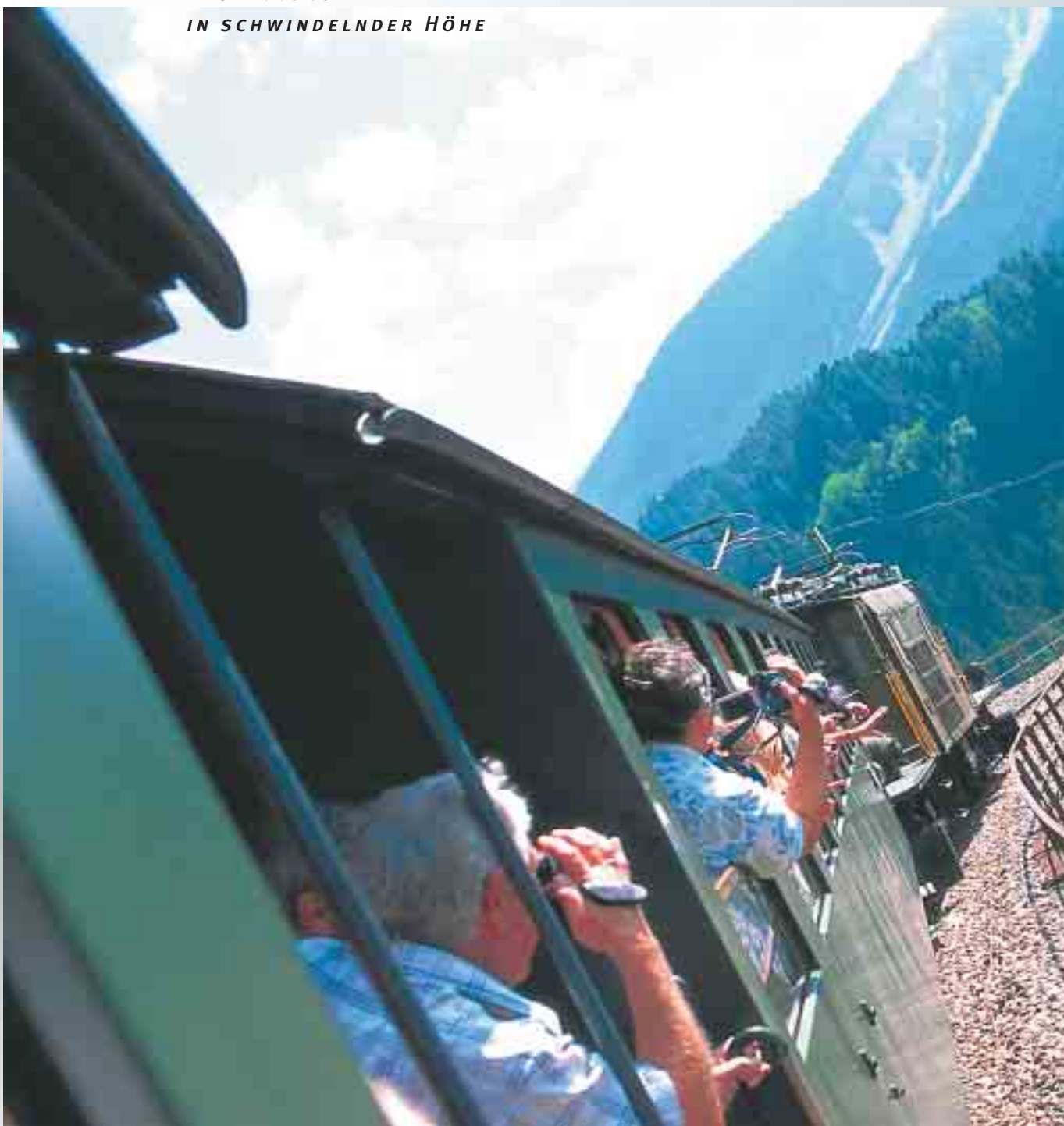


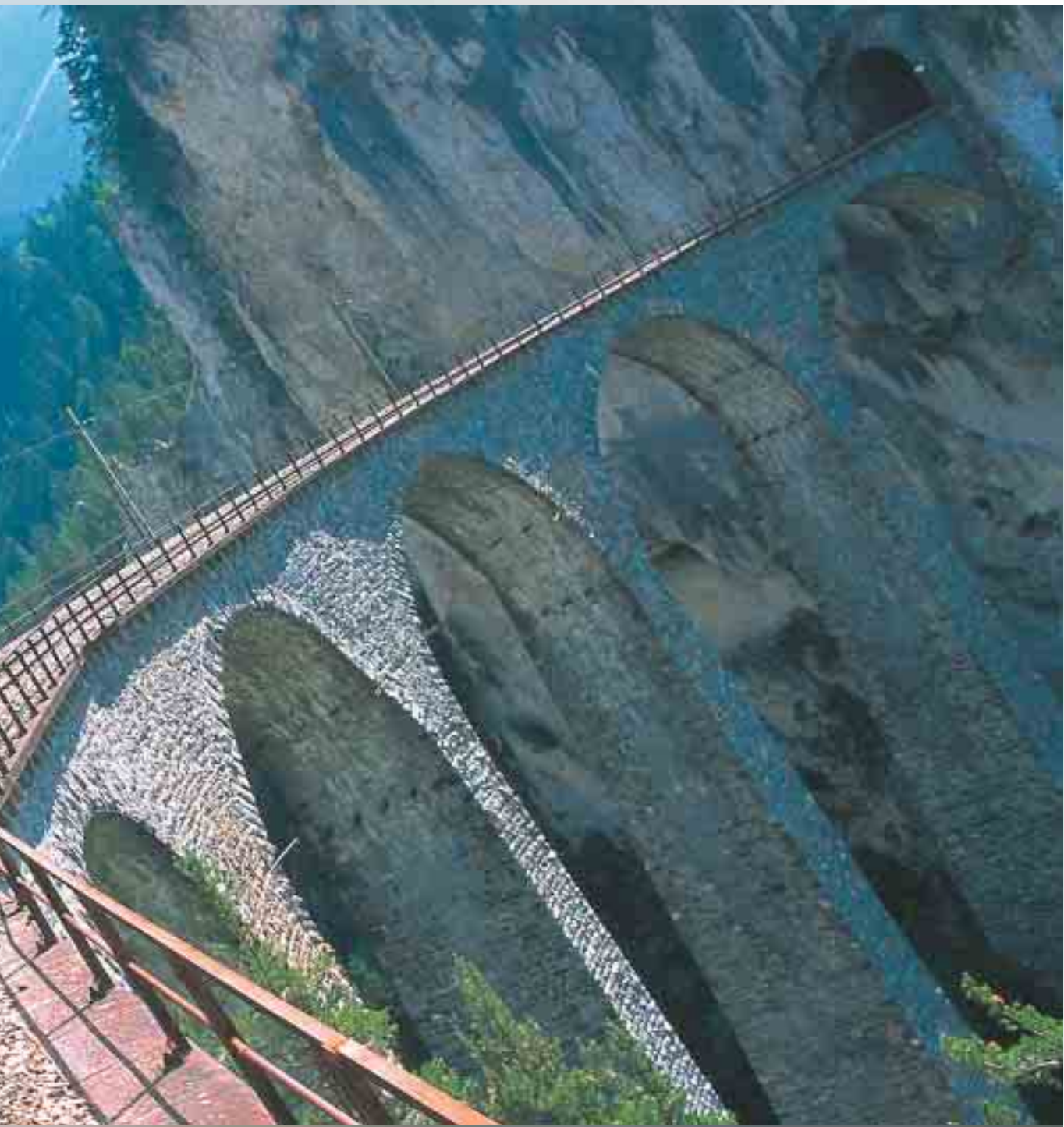
Inhalt

4	Editorial
5	Überblick
7	Strategische Schwerpunkte
8	Verkehr
13	Infrastruktur
17	Rollmaterial
21	Personal
22	Gesellschaftsorgane
28	Jahresrechnung
36	Anhang zur Jahresrechnung
38	Vereinbarungen
40	Bericht und Antrag der Revisionsstelle



*DAS «KROKODIL»
IN SCHWINDELNDER HÖHE*



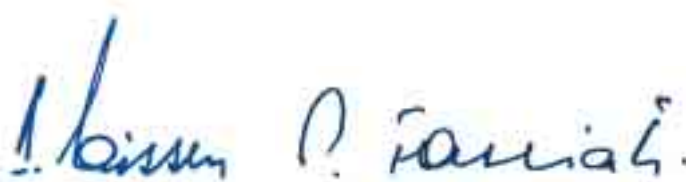


EDITORIAL

Nach einem sehr schwierigen Vorjahr 2002 darf die RhB mit den erfreulich guten Ergebnissen des Berichtsjahres zufrieden sein. Dazu haben eine Reihe von Faktoren beigetragen, insbesondere die im Wesentlichen sehr guten Wetterverhältnisse, die Frankenabwertung gegenüber dem EURO, die im Vergleich zu andern Landesteilen doch recht positive Tourismusentwicklung, aber auch Grossereignisse wie die Ski-Weltmeisterschaft in St. Moritz und die «hauseigenen» 100-Jahr Jubiläen der Albula- und der Ruinaulta-Strecke. Die Jubiläen brachten der Rhätischen Bahn ein ungewöhnlich hohes Medienecho, und dies nicht nur im Kanton Graubünden, sondern weit über dessen Gebiet und sogar weit über die Landesgrenzen hinaus. Gerade diese Jubiläen haben uns «Insidern» einmal mehr die grosse Bedeutung und Wertschätzung vor Augen geführt, welche die Rhätische Bahn in breitesten Kreisen geniesst. Diese Anerkennung und Bewunderung gilt natürlich in erster Linie den unerschrockenen, weit-sichtigen und mutigen Initianten, Förderern und Erbauern der Bahn vor 100 und mehr Jahren. Die Pflicht unserer Generation ist es, dieses «Gesamtkunstwerk RhB» in seiner Substanz zu erhalten und dessen Betrieb fortlaufend den sich rasch ändernden Bedürfnis-

sen anzupassen. Das erfordert auch in Zukunft grosse finanzielle Mittel, die zu erhalten wir im Zuge der Umsetzung der Bahnreform 2 erhoffen. Denn wir gehen davon aus, dass eine weitgehende finanzielle Gleichstellung mit der SBB einem Gebot der Gerechtigkeit und der Gleichbehandlung aller Landesteile entspricht.

Basierend auf unserem Auftrag und gemessen am verkehrspolitisch wichtigen Beitrag der RhB sind wir zuversichtlich, dass uns unsere jahrzehntelangen Grossaktionäre, der Kanton Graubünden und die Eidgenossenschaft, in verdankenswerter Weise auch zukünftig unterstützen werden. Ebenso wichtig sind jedoch Kreativität, Kundennähe, Kompetenz und Kostenbewusstsein des RhB-Personals. Nur mit Mitarbeitenden, welche diese Eigenschaften einbringen, welche motiviert und engagiert ihre tägliche Arbeit verrichten, lässt sich die Zukunft der Rhätischen Bahn erfolgreich gestalten. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind froh, über solche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen zu können. Deren grosse Arbeit herzlich zu verdanken, ist uns ein echtes Bedürfnis.



Dr. A. Maissen

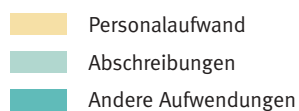
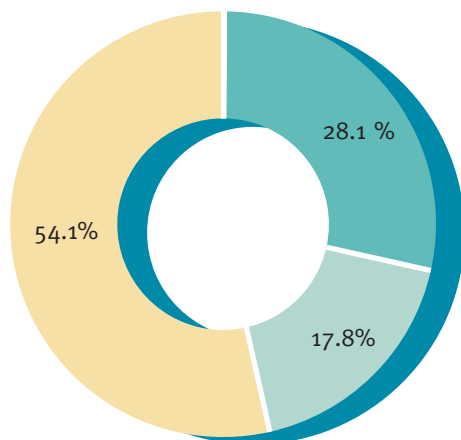
VR-Präsident

S. Fasciati

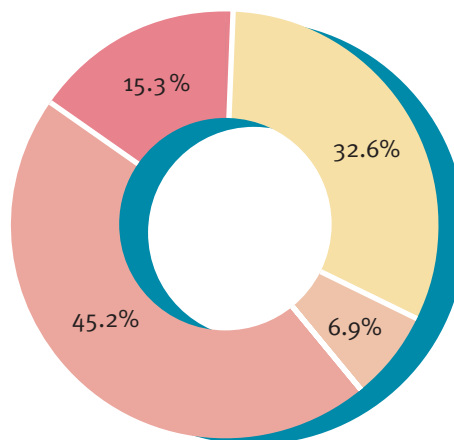
Direktor

JUBILÄEN UND «JAHRHUNDERTSOMMER» VERHELFFEN ZU GUTEM ERGEBNIS

Aufwand



Ertrag



KENNZAHLEN

(in Tausend, ausgenommen Personalbestand)	2002	2003	Veränderung %
Personenkilometer	299 374	321 936	+ 7.5
Tonnenkilometer	53 850	55 967	+ 3.9
Personalbestand in Personenjahren	1 479	1 497	+ 1.2
Verkehrserträge	CHF 204 494	208 245	+ 1.8
Andere Erträge	CHF 33 060	33 032	- 0.1
Personalaufwand	CHF 130 508	132 838	+ 1.8
Abschreibungen	CHF 43 348	43 739	+ 0.9
Andere Aufwendungen	CHF 68 486	69 087	+ 0.9
Jahresgewinn*	CHF -	1 180	
Jahresverlust**	CHF 1 015	-	
Investitionen	CHF 107 455	107 384	- 0.1

* = Zuweisung an Reserven nach Art. 64 EBG
 ** = Verrechnung mit Reserven nach Art. 64 EBG





STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE

Das Jahr 2003 stand im Zeichen verschiedener Grossanlässe, welche von der Unternehmung und ihren Mitarbeitenden als chancenreiche Herausforderungen wahrgenommen wurden. Die damit verbundene intensive Werbetätigkeit und Öffentlichkeitsarbeit zahlte sich aus und entfaltet auch über das Berichtsjahr hinaus spürbare Wirkungen. Die erzielten Ertragssteigerungen bildeten eine gute Grundlage zur weiteren Konkretisierung wichtiger Projekte, die im Rahmen der RhB-Strategie 2006 anvisiert werden. Dazu zählen insbesondere:

- › *Steigerung der **Marktorientierung** durch konsequente Ausrichtung der RhB als führende Tourismusbahn im Alpengebiet*
- › *Neues **Rollmaterial** durch Bestellung von 12 Panoramawagen, welche vorwiegend im Glacier Express eingesetzt werden*
- › *Bereitstellung der **Infrastruktur** für die Bedürfnisse des Fahrplans Bahn 2000, 1. Etappe (insbesondere die grösseren Projekte Bahnhof Chur, Bahnhof Schiers mit Doppelspurabschnitt, Bahnhof Filisur mit Doppelspurabschnitt sowie die Doppelspur über die Hinterrheinbrücke bei Thusis)*
- › *Erstmalige **Kapitalmarktfinanzierung von neuem Rollmaterial** auf der Basis eines Finanzierungsleasings*
- › *Abschluss der Verhandlungen zu einem **Firmenarbeitsvertrag** zwischen der RhB und den Personalverbänden*
- › *Massnahmen für eine weitere **Reduktion der Produktionskosten**, um die von der öffentlichen Hand beschlossenen Sparprogramme mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Kunden auffangen zu können*
- › *Gespräche mit der **Matterhorn Gotthard Bahn**, die zur Festlegung eines periodischen Informationsaustausches auf VR- und Geschäftsleitungsebene über erfolgte und beabsichtigte Aktivitäten und Kooperationsmöglichkeiten der beiden Bahnen in verschiedenen Tätigkeitsfeldern führten*

Mit etwelcher Verspätung ist am Ende des Berichtsjahres die Vernehmlassung des Bundes zur **Bahnreform 2** eröffnet worden. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn werden sich mit dieser Vorlage intensiv auseinandersetzen. Der Grund ist klar: Auf der Basis der gegenwärtigen Finanzregelungen könnte die RhB mittelfristig in ihrer Existenz bedroht sein. Dies muss und kann mit einer entsprechenden Ausgestaltung der Bahnreform 2 verhindert werden. Dabei erwartet die RhB keine privilegierte Regelung gegenüber andern Bahnen. Sie pocht aber auf eine Behandlung ihrer zentralen Anliegen wie sie im Rahmen der Bahnreform 1 der SBB zuteil geworden ist. Dies gilt namentlich im Bereich Finanzierung der Substanzerhaltung Infrastruktur, Bilanzsanierung und Refinanzierung der durch das Unternehmen ausfinanzierten Deckungslücke der Pensionskasse der RhB (PHK).



VERKEHR

Trotz einer nach wie vor nicht befriedigenden Wirtschaftslage und negativer Einflüsse (Irak-Krieg, Sars) konnte im Berichtsjahr eine gute Nachfrage registriert werden. Dazu haben die verschiedenen Grossveranstaltungen, der ausserordentlich schöne Sommer und die Aktivitäten im Zusammenhang mit «100 Jahre Albula + Ruinaulta» wesentlich beigetragen.

Beim Personenverkehr konnten im Vergleich zum Vorjahr die Leistungen um 7.5% und die Erträge um 4.8% gesteigert werden. Zufriedenstellend verlief auch der Güterverkehr, wo die Erträge um 3.9% zunahmen. Ebenso konnte beim Autoverlad Vereina eine Ertragssteigerung um 2.4% erarbeitet werden.

WEF und Ski-WM

Im Januar musste die RhB anlässlich des World Economic Forums in Davos am Demo-Samstag eine grosse betriebliche Herausforderung bestehen. Das speziell für diesen Tag erstellte Betriebskonzept mit gänzlich umgestelltem Fahrplan auf der Linie nach Davos und Kontrollschleuse in Fideris funktionierte und erfüllte die Funktion im Rahmen des kantonalen Sicherheitsdispositivs. Allerdings mussten beachtliche Schäden am Rollmaterial und an Infrastrukturen in Kauf genommen werden.

Eine besondere und auch erfreuliche Herausforderung im Februar war der Personentransport an die Alpine Ski-Weltmeisterschaft in St. Moritz, der dank grossem Einsatz vieler Beteiligten gut gemeistert wurde. Die zusammen mit dem Organisationskomitee ausgearbeiteten Spezialangebote und das Betriebskonzept mit vielen Extrazügen und Einsatz des gesamten verfügbaren Rollmaterials haben sich bewährt.

Während dieser zwei Wochen transportierte die RhB gegen 30000 Besucher an die Rennen im Oberengadin, wobei die RhB vor allem am Herrenabfahrts-Samstag ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellte, indem bis 12.00 Uhr über 7200 Personen mit den Zügen in St. Moritz ankamen.

Jubiläumsbahn

Im Zentrum der Kommunikation und der Marktbearbeitung standen im Berichtsjahr die vielfältigen Aktivitäten im Zusammenhang mit den Jubiläen «100 Jahre Albula + Ruinaulta». Mit den nach zweijähriger Vorbereitungszeit umgesetzten Aktivitäten, wie Medieneinladungen, Medienreisen, Empfang des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung in Ilanz, Jubiläumsgeneralversammlung in Samedan, Bahnhoffest in Bergün und Fiasta Ruinaulta wurde eine sehr starke Medienpräsenz in der Schweiz und in Europa erzielt.

Neben vielen Beiträgen in Zeitungen, Zeitschriften und über Radio wurden verschiedene TV-Sendungen auf SF DRS, SWR, ARD und ZDF realisiert und ausgestrahlt.

**STARKE
MEDIENRESONANZ**

Die als Grundlage für die Kommunikation neben der Kleinen Roten jeweils an Wochenenden eingesetzten historischen und nostalgischen Jubiläumzüge auf der Albulalinie haben die gewünschte Wirkung erzielt. In kommerzieller Hinsicht waren sie trotz des günstigen Jubiläumspreises mit einer während des ganzen Sommers und in beide Richtungen erzielten Auslastung von gegen 60% ein Erfolg, und in kommunikativer Hinsicht lieferten sie viele Sujets und verbanden wie ein roter Faden die einzelnen Aktivitäten.

Neben verschiedenen weiteren Kommunikationsaktivitäten wurden auch ein neues Unternehmensportrait herausgegeben, das Corporate Design der Werbe- und Infomittel weiterentwickelt und die neue Marke Graubünden konsequent integriert. Total wurden im Berichtsjahr mit allen Neu- und Nachproduktionen etwa 2.4 Mio. Prospekte und Flugblätter gedruckt.

Marktbearbeitung

Während des ganzen Jahres wurden verschiedene Verkaufsförderungsaktivitäten durchgeführt und damit die weltweite Marktpräsenz kontinuierlich aus-

gebaut. Teilnahmen an touristischen Messen, Workshops und Werbereisen, meist in Zusammenarbeit mit Schweiz Tourismus und Graubünden Ferien, standen in der Schweiz, Deutschland, Italien, Österreich, Frankreich, Holland, Belgien, England, USA, Japan, Korea und China auf dem Programm. Weitere Märkte wurden mit gezielten Mailings und verschiedenen Beiträgen in Zeitungen und Zeitschriften bearbeitet. Eine grössere Schwerpunktaktion wurde in Holland mit der Tageszeitung «De Telegraaf» durchgeführt.

Mit der seit fünf Jahren bestehenden Kooperation mit Ameropa, Deutschland, dem bedeutendsten Bahnreiseveranstalter in Europa, konnten die mit dem exklusiven Sonderkatalog «Glacier Express und mehr ...» verkauften Reisen ein weiteres Mal gesteigert werden.

Während der Wintermonaten wurden die Kombitickets mit Skipässen zusammen mit der SBB besonders gefördert, wobei der Absatz nach negativer Tendenz im Vorjahr wiederum deutlich zugenommen hat.

Im Sommer beteiligte sich die RhB neben den eigenen Jubiläumsaktivitäten als Partner an allen Feierlichkeiten im Zusammenhang mit «200 Jahre Graubünden». Im Herbst folgte ein Auftritt anlässlich der Graubünden-Sonderausstellung an der Olma in St. Gallen.

Im heimischen Markt wurde vor allem das Bündner Generalabonnement «BÜGA» weiter gefördert, wobei der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um weitere 5.7% auf CHF 4.7 Mio. gesteigert werden konnte.

Grundangebot

Der mit der Vereinaeröffnung neu eingeführte Fahrplan NEVA Retica hat sich grundsätzlich nach wie vor bewährt. Die mit dem Fahrplanwechsel für 2003 eingeführten Änderungen betrafen nur Korrekturen im Minutenbereich und Optimierungen bei den saisonalen Zügen. Leider war im Berichtsjahr eine Verschlechterung der Fahrplanstabilität zu verzeichnen. Während im Vorjahr noch 90.2% aller Züge innerhalb einer Verspä-

tungstoleranz von 4 Minuten lagen, ist dieser Wert in der Berichtsperiode auf 86.1% gesunken. Neben den betrieblichen, technischen oder umweltbedingten Störungen hatten auch die vielen Langsamfahrstellen, bedingt durch die starke Bautätigkeit im Zusammenhang mit der Realisierung der verschiedenen Bahn-2000-Projekte, einen wesentlichen Einfluss auf die Fahrplanstabilität.

Pannenserie

Leider ereignete sich im Sommer eine Serie von acht zum Teil grösseren Unfällen. Dabei kamen glücklicherweise keine Personen zu Schaden. Es entstanden jedoch beachtliche Sachschäden an Rollmaterial und in geringem Umfang auch an der Infrastruktur. Die einzelnen Unfälle hatten unterschiedliche Ursachen, ohne eigentliche Systematik. Die Lehren daraus wurden gezogen und entsprechende Massnahmen eingeleitet.

Expresszüge

Die weltweit negativen Einflüsse auf die Reisetätigkeit wie der Irak-Krieg oder Sars waren bei der Nachfrage aus den Fernmärkten spürbar, wobei vorwiegend der Glacier Express betroffen war. Nachdem die Frequenzen bei diesen Zügen bereits in den Vorjahren rückläufig waren, nahmen sie im Berichtsjahr um weitere 6.9% ab. Gründe für diesen Rückgang sind jedoch auch in der Produktequalität zu suchen, die aber mit der in der Berichtsperiode beschlossenen Erneuerung des Rollmaterials ab 2006 wieder gesteigert werden soll.

Die Frequenzen in den Bernina-Express-Zügen ab Chur und ab St. Moritz nahmen um 6.9% und im Heidi Express ab Davos nach Tirano sogar um 21% zu. Dabei ist aber zu beachten, dass im Vorjahr die Berninalinie während drei Wochen in der Hochsaison gesperrt werden musste. Erfreulich war auch eine ähnlich starke Zunahme beim Arosa Express, wobei hier die neu eingeführte Arosa Card deutlich spürbar war.

Auch die Nachfrage für individuelle Gruppenreisen und Fahrten mit Sonderwagen, wie Stiva Retica, Star[c]kes Stück, Salon- und Aussichtswagen oder historischem Rollmaterial, entwickelte sich wiederum recht erfreulich.

Autoverlad

Im Berichtsjahr wurden mit dem Vereina-Autoverlad total 376 216 Fahrzeuge transportiert, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung um 3.9% entspricht. Einen positiven Einfluss hatten die auf den Winter 2002/2003 eingeführte Angebotsverbesserung am frühen Morgen und die durch den Kanton mitfinanzierten Spätverbindungen im Winter auch während der Woche. An verschiedenen Winter-Samstagen mussten längere Wartezeiten in Kauf genommen werden, wobei aber praktisch keine Rückstaus auf die Kantonsstrassen mit grösseren Verkehrsbehinderungen des Durchgangsverkehrs zu verzeichnen waren.

Der Autoverlad am Albula ist witterungsabhängig starken Schwankungen unterworfen. In der Berichtsperiode wurden 2 197 Fahrzeuge ins bzw. aus dem Engadin transportiert, was einer Abnahme um 11.8% im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

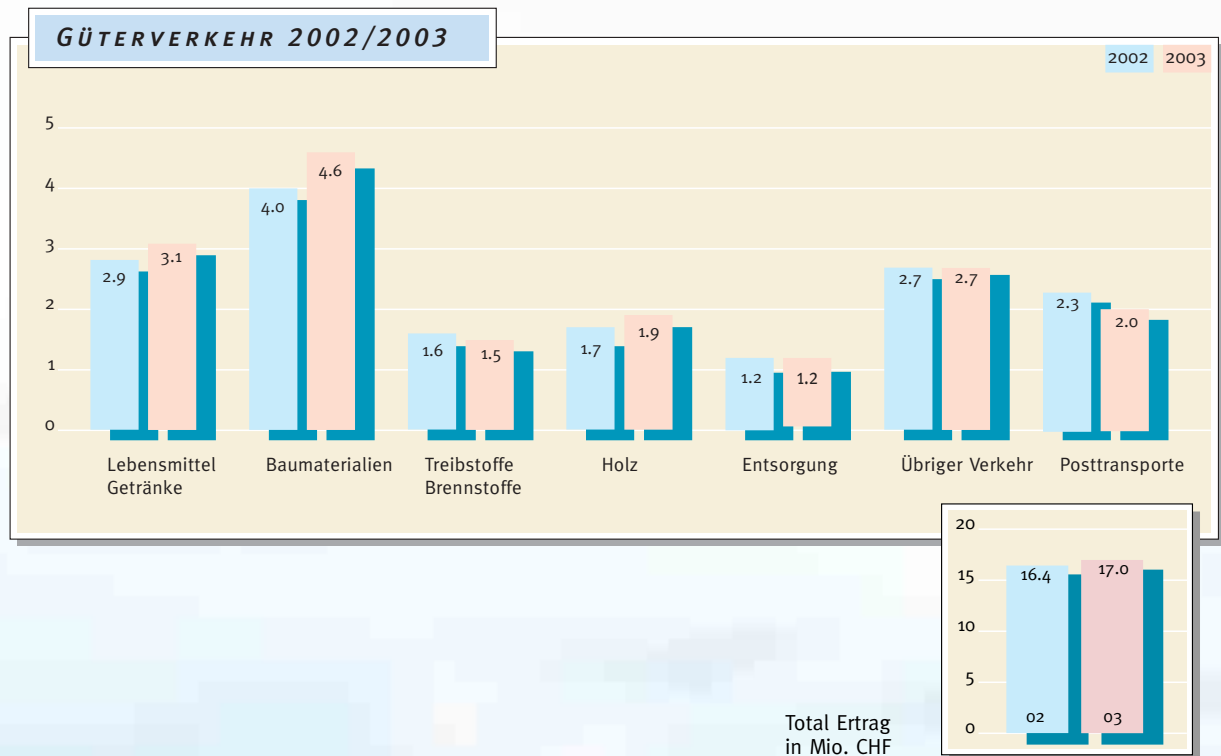
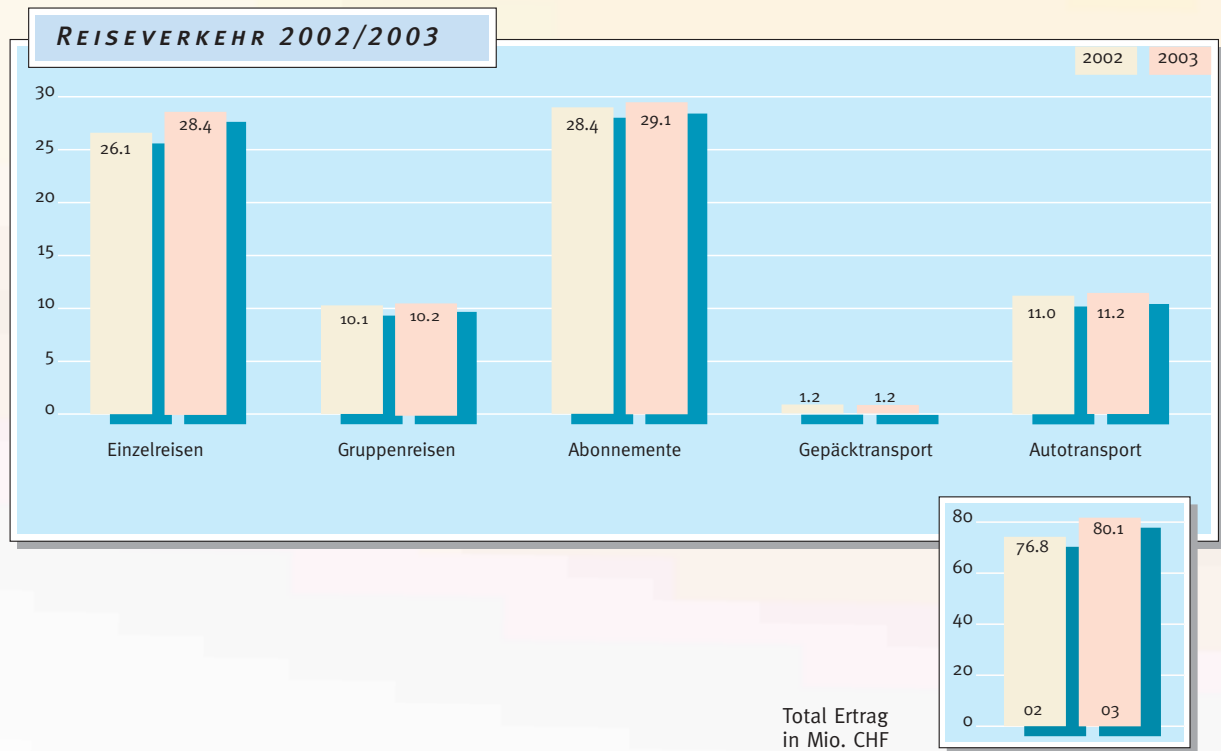
Güterverkehr

Über das ganze Jahr gesehen darf die Entwicklung und die insgesamt gesteigerte Nachfrage beim Güterverkehr als erfreulich bezeichnet werden. Die schwierige Marktsituation mit dem enormen Preisdruck hielt auch im Berichtsjahr an. Weiterhin positiv war die Entwicklung beim Kombiverkehr Schiene/Strasse mit Wechselbehältern und Abrollcontainern, wo eine Steigerung von über 8% gegenüber dem Vorjahr registriert werden konnte. Zu diesem Ergebnis trugen auch die vielfältigen Marketingaktivitäten, wie Durchführung von Kundenanlässen, Präsentationen und Mailings, bei.

Das schöne Sommerwetter machte sich in einer guten Nachfrage bei den Lebensmittel- und vor allem den Getränketransporten bemerkbar, und es resultierte in diesem Segment eine Steigerung der Frachteinnahmen um 5.5%. Bei den Baumaterialien konnte der Ertrag sogar um 16.7% gesteigert werden, wobei hier neben verschiedenen kantonalen Grossbaustellen auch der Auftrag für den Transport der Wührsteine nach Same-dan für die Flazbachverbauung zum Tragen kam. Der Mineralölmarkt ist wegen den laufend ändernden Preisdifferenzen zwischen Norden und Süden ständig in Bewegung. Der Ertrag aus diesem Frachtsegment konnte knapp gehalten werden, was etwa den Erwartungen entspricht. Die Nachfrage nach Holztransporten war während der ganzen Berichtsperiode gut, und auch beim Segment Entsorgung konnte eine leichte Steigerung erzielt werden, wobei hier die Kehrtrichtransporte im ganzen Kanton den Hauptteil ausmachen. Die Posttransporte sind um weitere 14% zurückgegangen, was einerseits auf den hohen Preisdruck und andererseits auf das rückläufige Transportvolumen bzw. auf den vermehrten Transport auf der Strasse der Paket- und Briefpost zurückzuführen ist.



VERKEHRSERTRÄGE



*ANREISE ZUR JUBILÄUMS-
GENERALVERSAMMLUNG*



Bahn 2000 1. Etappe

Mit Hochdruck sind im Frühjahr die Bauarbeiten für die Projekte Bahn 2000 in Angriff genommen worden. Die Arbeiten schreiten programmgemäss voran, so dass aus heutiger Sicht das Ziel der Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 erreicht werden kann.

Filisur

Die arbeitsintensiven steinverkleideten Stützmauern sind grösstenteils erstellt, ebenso die Unterführungen Visura und jene beim Hotel Grischuna sowie das Trasse der Doppelspur. Mehrere Weichen wurden eingebaut und die bestehenden Sicherungsanlagen dem provisorischen Betriebszustand angepasst.

Thusis – Sils i.D.

Die notwendigen Erd- und Bauarbeiten für den Doppelspurausbau wurden ausgeführt und die gesamten Gleisanlagen inkl. der Weichen montiert. Dazu gehört auch der Steinschlagschutzdamm, der auf der Seite Sils i.D. an die Hinterrheinbrücke angrenzt.

Grüsch – Schiers

Der gesamte 2 km lange Doppelspurabschnitt mit dem Brückenbauwerk über die Prättigauerstrasse wurde im Rohbau erstellt. Im Bahnhof Schiers erfolgten die Bauarbeiten für die Personenunterführung zur Mittelperronanlage sowie der Perronkante zu Gleis 3. Der Bau einer neuen Sicherungsanlage ist in Ausführung.

Haldenstein

Für die Automatisierung des heute bedienten Ortsstellwerkes wurden das Ausführungsprojekt für eine neue Sicherungsanlage erarbeitet und die Ausführungsarbeiten vergeben.

Felsberg – Domat/Ems

Im Zusammenhang mit der Einführung des Wechselbetriebes Chur – Reichenau-T. werden die beiden Sicherungsanlagen erneuert. Die Ausführungsprojekte sind erstellt und die Ausführungsarbeiten im Gange.

Leittechnik

Die Ausführungsprojekte für den Ersatz und die Modernisierung der Streckenfernsteuerungen auf der Albula-, Surselva- und Prättigauerlinie sowie für das Rail Control Center in Landquart wurden ausgearbeitet und die entsprechenden Ausführungsaufträge erteilt. Als erste Etappe ist die Prättigauerlinie mit der neuen Fernsteuerung bereits in Betrieb.

Ausbau Bahnhof Chur

Die Bauarbeiten verlaufen durchwegs gemäss Terminplanung. Die erste Etappe der Personenunterführung wurde am 28. Mai feierlich eröffnet. Die Rampenaufgänge auf die Perrons 1 bis 4 sowie das Dach auf Perron 4 konnten rechtzeitig auf den Wintersaisonverkehr fertig gestellt werden. Die RhB-eigenen Arbeiten konzentrierten sich im Berichtsjahr zur Hauptsache auf die bahntechnischen Ausbauten im Personenbahnhof und auf die Ausfahrt Seite Haldenstein mit der Querung der Chur – Arosalinie über die SBB-Geleise. Parallel zu den Tiefbau-, Gleisbau- und Fahrleitungsarbeiten wurden für Sicherungsanlagen, Energieversorgung, Gleisbeleuchtung, Zugvorheizung, Weichenheizungen und die Wasserversorgung umfangreiche Werkleitungen/Kabelanlagen gebaut.

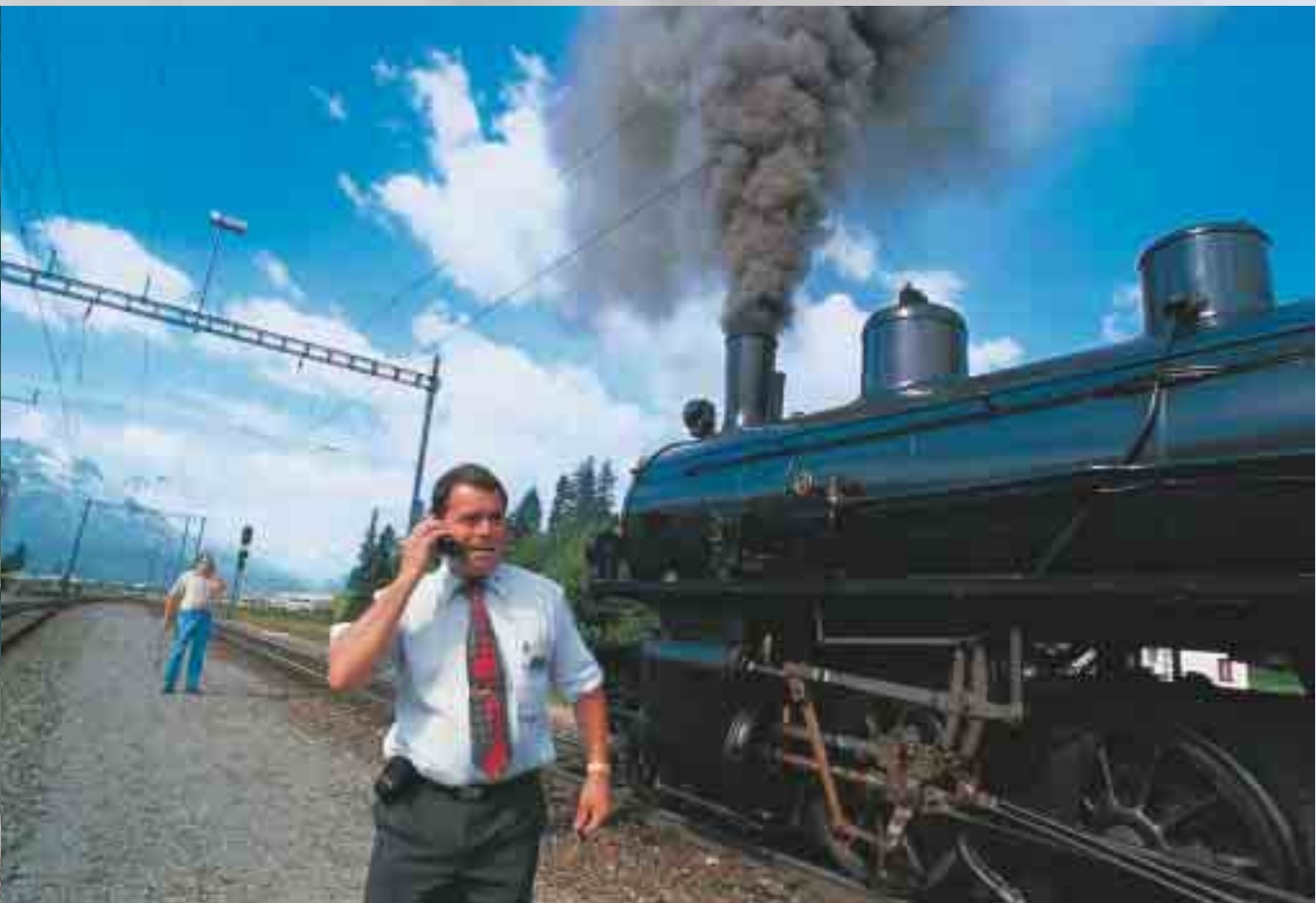
Die langjährige Planung am Bahnhofplatz mit der Verlegung und Redimensionierung der RhB-Anlagen Chur – Arosa konnte im Verlaufe 2003 mit dem zwischen allen beteiligten Partnern abgestimmten Bauprojekt abgeschlossen werden. Am Ende des Berichtsjahres lagen für die totale Umgestaltung des Bahnhofplatzes sowohl die notwendigen Baubewilligungen wie auch die Finanzierungen seitens SBB, der Stadt Chur und der RhB (Finanzvereinbarung Bund/RhB) vor.

Energieversorgung

Die Rätia Energie (RE) hat beschlossen, ihr Kraftwerk Küblis zu erneuern und zukünftig auf die direkte Erzeugung von Bahnstrom zu verzichten, was die Still-

*VERSCHNAUFPAUSE
IN BEVER*





legung der beiden 8 MW-Bahnstrommaschinen auf Anfang 2005 zur Folge hat. Gleichzeitig kündigte die Rätia Energie den damit verbundenen Energielieferungsvertrag mit der RhB. Hinzu kommt, dass die Betriebsstabilität des RhB-eigenen Frequenzumformers in Bever altersbedingt nicht mehr gewährleistet werden kann. Aufgrund dieser Situation musste die Traktionsstromversorgung vertraglich mit der Rätia Energie neu ausgehandelt und anlagentechnisch sichergestellt werden. Das neue Energieversorgungskonzept sieht den Bau von zwei statischen Umrichtern (20 MVA) in Bever und Landquart vor, welche 50 Hz Energie in 16,7 Hz Bahnstrom umwandeln. Zudem werden in Landquart ein Unterwerk mit einer 66 kV-Schaltanlage erstellt sowie die Netzleitstelle ausgebaut.

Unwetter 2002

Nachdem die Sofortmassnahmen 2002 den Bahnbetrieb wieder ermöglichten, ging es bei den eigentlichen Instandstellungsarbeiten 2003 darum, den Bahnkörper zu stabilisieren, zu rekonstruieren und gegen weitere Überflutungen zu sichern. So wurden diverse Projekte im Raume Trun sowie auf den Streckenabschnitten Sumvitg-C. – Disentis/M. und im unteren Schanfigg in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Amtsstellen und den Gemeinden ausgearbeitet und realisiert. Ende Jahr wurde das Plangenehmigungsverfahren «Station Felsberg» für die neuen Gleisanlagen und das neue Stellwerk beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die Behebung aller Unwetterschäden kann 2004 abgeschlossen werden.

Weitere Bauobjekte und Erhaltungsmassnahmen

Auf dem gesamten RhB-Streckennetz konnte die geplante Nachrüstung der Zugsicherung ZSI 90 abgeschlossen werden.

An der Arosalinie wurden zwischen Chur und St. Peter als Folge der intensiven Frühlingsniederschläge 2001 die Baumassnahmen zur Stabilisierung der zahlreichen Hangrutschungen fortgesetzt. Im Zusammenhang mit der Sanierung des Langwieserviaduktes wurden erste Vorarbeiten ausgeführt.

Von Untervaz bis Trimmis wurde die kombinierte 11/66 kV-Fahr- und Übertragungsleitung montiert. Das Unterwerk Chur ist rohbaumässig fertiggestellt.

Zwischen Solis und Tiefencastel wurden die Stützkonstruktionen und das Entwässerungssystem instand gesetzt und eine neue Kabelanlage erstellt.

In St. Moritz wurden die Tiefbauarbeiten für die Erneuerung der Wagenvorheizanlage abgeschlossen. Bei der Bauwerkskontrolle der Natursteinbogenbrücke Crusch zwischen Susch und Lavin mussten schwerwiegende Schäden an Gewölbe und Pfeilern festgestellt werden. Zur Gewährleistung der Betriebssicherheit während des Winters 2003/2004 wurden als Sofortmassnahmen die Bogenöffnungen mit Beton ausgefüllt.

An der Berninalinie wurde im Zuge der Substanzerhaltung die Stahlbrücke am Lago Bianco mit einem neuen Korrosionsschutz versehen und das Dach der Galerie Palü I erneuert. Südlich der oberen Cavagliascobrücke musste ein Steinschlagnetz montiert werden, nachdem ein Felsabbruch von ca. 12 m³ das Bahntrasse erreichte und mit weiteren Abbrüchen als Folge von Hangbewegungen und Frosteinwirkung zu rechnen ist. Auf Alp Grüm wurde eine neue Gleichrichtergruppe installiert und in Betrieb genommen.

Im Rahmen der Oberbauerneuerung wurden 8,9 km Gleise und 11 Weichen erneuert, 2,2 km Schienen ausgewechselt und 71 km Gleise inklusive Weichen reguliert.

Triebfahrzeuge

Der Umbau der beiden Zweikraftlokomotiven Gem 4/4 801, 802 (Elektro- und Dieselbetrieb) konnte abgeschlossen werden.

Die Totalerneuerung dieser Lokomotiven beinhaltet im wesentlichen den Ersatz der kompletten Elektroausrüstung, der Fahrzeugsteuerung und der Dieselmotoren sowie einen neuen Führerstand und eine neue Fahrzeugfront. Die Engineeringleistungen und die Entwicklung der Fahrzeugsteuerung wurden von der RhB ausgeführt.

Verschiedene Störungen, die während der ersten Betriebsphase aufgetreten sind, konnten behoben werden. Alle Schneeschleudern und Spurpflüge wurden ebenfalls auf die neue Lokomotivsteuerung angepasst.

Für den geplanten Umbau der 23 Streckenlokomotiven Ge 4/4 II wurden die Engineeringarbeiten für den Ersatz der Leitelekttronik sowie diverse Anpassungen und Erneuerungen der mechanischen und elektrischen Einrichtungen abgeschlossen.

Das erste Fahrzeug wird als Prototyp ausgeführt und getestet, anschliessend wird die Serie von 22 Lokomotiven (ca. 5 Lokomotiven/Jahr) realisiert.

Personenwagen

Gemeinsam haben die beiden Unternehmen Matterhorn Gotthard Bahn und Rhätische Bahn je zwei Zugkompositionen mit je 2 Erstklass-, 3 Zweitklass- und 1 Servicewagen bei der Firma Stadler AG, Altenrhein, in Auftrag gegeben.

Das gesamte Auftragsvolumen für 4 Züge inkl. Leistungen der beiden Bahnunternehmungen und Ersatzteile beträgt ca. CHF 54 Mio. Die Finanzierung erfolgt mehrheitlich über den Kapitalmarkt. Die Auslieferung der 4 Zugkompositionen ist bis Mitte 2006 geplant.

Im Rahmen eines Refitprogramms von insgesamt 26 Einheitswagen der Berninalinie wurden 9 weitere Wagen umgebaut.

Im Berichtsjahr erhielten im Zuge der verschiedenen Umbauten 20 Personenwagen neue geschlossene WC-Anlagen. Bis Ende 2003 sind insgesamt 65 Fahrzeuge mit diesen modernen und umweltfreundlichen Anlagen ausgerüstet worden.

Das Erneuerungsprogramm für 60 Einheitswagen II für das Stammnetz ist angelaufen. Die Konstruktionsarbeiten für die erste Serie sind abgeschlossen, und die Vorfabrikation der Komponenten/Baugruppen ist angelaufen.

Mit dem Umbau erhalten die Fahrzeuge neue Heizungs- und Lüftungsanlagen, geschlossene WC-Anlagen, Notrufeinrichtungen, neue Innenausstattungen sowie Fahrgastinformationsanzeigen innen und aussen.

Anfangs 2004 wird eine Prototypausführung erstellt, um danach die Serienproduktion aufnehmen zu können. Die Planung sieht vor, ca. 15 Personenwagen/Jahr umzubauen.

Güterwagen

Der Umbau von insgesamt 18 Kesselwagen mit einer Volumenvergrößerung des Kessels von 30 m³ auf 42 m³ konnte abgeschlossen werden. Die Kesselwagen werden vorwiegend für Mineralöltransporte auf der Berninalinie eingesetzt.

Als Ersatz für 10 alte Kesselwagen, die den gesetzlichen Vorschriften nicht mehr entsprechen, wurden 10 neue Kesselwagen mit einem Fassungsvermögen von 52 m³ bei der Firma Josef Meyer Waggon AG, Rheinfelden, in Auftrag gegeben. Die Gesamtkosten betragen knapp CHF 2,7 Mio. Die Lieferung der Fahrzeugbaugruppen und die Endmontage und Inbetriebsetzung der Fahrzeuge wird durch die Werkstätten in Landquart ausgeführt, was rund die Hälfte der Arbeiten ausmacht.

Für den Geschäftsbereich Infrastruktur konnten bei der Firma Josef Meyer Waggon AG, Rheinfelden, 3 Kipp- und 6 Flachwagen in Auftrag gegeben werden. Die Gesamtkosten betragen ca. CHF 3.4 Mio. Auch bei dieser Beschaffung werden ca. 50% der Arbeiten in den eigenen Werkstätten in Landquart ausgeführt.

Verschiedene Betriebsunfälle im Berichtsjahr verursachten Sachschäden an Rollmaterial von rund CHF 2.0 Mio.

Die havarierten Fahrzeuge konnten alle instand gestellt werden und sind wieder im Einsatz. Die Kosten für die Wiederherstellung der Fahrzeuge sind, mit Ausnahme des Selbstbehaltes, von der Versicherung übernommen worden.

Lärmsanierung

Im Rahmen des Projektes Lärmsanierung wurden umfangreiche Messungen mit den von der RhB gebauten Messwagen durchgeführt.

Alle Messungen und Versuche dienen der Grundlagenerfassung. Im Wesentlichen handelt es sich um die Ermittlung der Rad-Schienenkräfte, der Dimensionierungsüberprüfung des neuen Radsatzes, der Fahrdynamik, der Zusammenwirkung Fahrzeug mit Oberbau und der Kontaktverhältnisse der Puffer zwischen benachbarten Fahrzeugen. Weiter wurde auf dem gesamten Netz die reale Kontaktgeometrie Rad/Schiene erfasst. Alle diese Versuche und Messungen liefern Daten für die Weiterentwicklung und Standardisierung der neuen Radsätze.

Die Auswertung der umfangreichen Messwerte ist noch nicht abgeschlossen.

Aufträge Dritter

Auf dem Weg zum erklärten Ziel, die Rollmaterialwerkstätten zu einem starken Kompetenzzentrum im Bereich Rollmaterialbeschaffung und -instandhaltung auszurichten, wurden deutliche Fortschritte erzielt.

Im Berichtsjahr konnten umfangreiche und komplexe Projekte für die RhB und für Drittfirmen realisiert werden.

Erwähnenswert ist der Auftrag, den die RhB von der Firma Stadler Rail AG, Bussnang, akquiriert hat. Beim Auftrag handelt es sich um die Konfektionierung von insgesamt 22 Fahrzeugeinheiten (11 Zugskompositionen), die von der Griechischen Staatsbahn (OSE) bestellt wurden.

Um den Fertigstellungstermin - Eröffnung der Sommerolympiade 13.08.2004 in Athen - sicherzustellen, kam die RhB aufgrund ihrer Erfahrung und Kompetenz für die Ausführung dieser Arbeiten zum Zuge.

Der Prototypzug, der auf dem RhB-Netz erfolgreich getestet wurde, hat Landquart Ende Februar 2004 verlassen und ist in Athen eingetroffen.

DIE BEVÖLKERUNG FEIERT MIT DER RhB



SCHÖNE UND LUSTIGE AUGENBLICKE



Firmenarbeitsvertrag FAV

Auf den 1. Januar 1977 hat die RhB die Allgemeine Dienstordnung in Kraft gesetzt. Damit wurde erstmalig ein Reglement geschaffen, das die wesentlichen Anstellungsbedingungen und wichtige personalrechtliche Bestimmungen auf der Basis des Obligationenrechts zusammenfasste. Es hat, mit einigen Anpassungen, seine Aufgabe bis Ende 2003 erfüllt.

Das Bedürfnis der RhB, die Dienstordnung durch ein modernes Regelwerk zu ersetzen, sowie der Wunsch der Gewerkschaften, die anstellungsrechtlichen Bedingungen neu in Form eines Vertrages auszugestalten, haben zur Erarbeitung eines Firmenarbeitsvertrages geführt.

Der Firmenarbeitsvertrag konnte nach intensiven Verhandlungen und der Genehmigung durch beide Vertragsparteien auf den 1. Januar 2004 in Kraft gesetzt werden. Er ist vorläufig für drei Jahre gültig. Im FAV wird erstmals das Verhältnis der Vertragsparteien untereinander geregelt. Ausserdem konnten, neben den allgemeinen arbeitsvertraglichen Bestimmungen, auch die wichtigsten Dienstvorschriften im Personalbereich integriert werden (z.B. Arbeitszeit und Lohnsystem).

Mit wenigen Ausnahmen sind alle Mitarbeitenden des Unternehmens dem FAV unterstellt. Weitere Regelungen gibt es, ausserhalb des FAV, namentlich für die Geschäftsleitung, für das höhere Kader, für befristete Arbeitsverhältnisse und für Lehrlinge. Für diese Personalgruppen werden separate, den jeweiligen Verhältnissen angepasste Bestimmungen zum Einzelarbeitsvertrag bzw. Lehrvertrag erlassen. Aus Gründen der Gleichbehandlung orientieren sie sich, soweit als möglich, an den Bestimmungen des FAV.

Materiell wurden grundsätzlich die bisher gültigen Anstellungsbedingungen in den FAV integriert. In denjenigen Punkten, bei denen ein gemeinsames Verständnis darüber bestand, wurden aktualisierte Regelungen in den FAV aufgenommen.

Der FAV bekräftigt die Bedeutung der Mitarbeitenden für die RhB. Für diese ist der FAV bedeutend klarer und damit anwendungsfreundlicher als die Vielfalt der bisherigen Bestimmungen. Dies fördert die Transparenz und damit auch eine verbesserte integrale Umsetzung der Bestimmungen auf allen Stufen.

Personalbestand

Am 31. Dezember 2003 waren 1 495 Mitarbeitende, einschliesslich Aushilfen und Personal in Ausbildung, bei der RhB angestellt. Über das ganze Jahr verteilt resultiert ein durchschnittlicher Personalbestand von 1 497 Personenjahren, davon 133 Mitarbeitende im Lehrverhältnis.



GESELLSCHAFTSORGANE

Die Sitzung des Verwaltungsrates vom 26. Juni in Ilanz und die ordentliche Generalversammlung vom 27. Juni 2003 in Samedan standen ganz im Zeichen der Jubiläen 100 Jahre RhB durch die Ruinaulta und 100 Jahre Albulalinie. Am 26. Juni wurden der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung, die, historisch gekleidet, zusammen mit Medienvertretern, in einem Pullman-Wagen nach Ilanz gereist waren, bei schönstem Wetter auf dem dortigen Bahnhof durch den ebenfalls historisch gekleideten Stadtrat, durch Kreis- und Bezirksbehörden, durch die Unterstufenschulen von Ilanz, durch viele Gäste und Zaungäste und durch die brillante Ilanzer Stadtmusik feierlich und herzlich empfangen. Nach Fotoaufnahmen, Grussworten, einer kabarettistischen Einlage und der Präsentation der jodelnden Jubiläumslokomotive Ge 4/4 III 642 «Breil/Brigels» bewegte sich der Jubiläumsumzug durch die festlich beflaggte Stadt zum Direktionsgebäude der Aurax, wo RhB-Präsident Dr. Aluis Maissen eine eindrückliche Schaufensterausstellung über die Bahn durch die Ruinaulta eröffnete. Der Jubiläumsumzug gelangte sodann, begleitet durch die Stadtmusik und Ilanzer Schülerinnen und Schüler, zum Rathaus. Unter der Leitung von Chefredaktor Christian Buxhofer des Bündner Tagblattes fand im Rathaussaal eine öffentliche Podiumsdiskussion mit den Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung statt (Hauptthemen: Sparmassnahmen, Unwetter November 2002, Fahrplan). Im Anschluss daran empfing die Stadt die Gäste im Hof des Museum Regional zu einem reichhaltigen Apéro mit vorzüglicher musikalischer Umrahmung durch die Cumpignia Rossini. Stadttammann Rino Caduff und VR-Präsident Dr. Aluis Maissen hielten stark applaudierte Ansprachen (diese sind im VR-Protokoll enthalten). Das anschliessende hervorragende Mittagessen im Hotel Eden Montana war – wenn auch nicht derart ausge-

dehnt – in Anlehnung an das Mittagessen der Eröffnungsfeier der Strecke Reichenau-Ilanz vom 30. Mai 1903 ausgewählt worden.

Zur Jubiläumsgeneralversammlung in Samedan reisten die meisten Aktionärinnen, Aktionäre und Gäste zusammen mit dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung im Jubiläumsextrazug 07.30 h ab Chur. Auf Grund der grossen Trockenheit wurde die jodelnde Jubiläumslok Ge 4/4 III 642 «Breil/Brigels» erst in Bever mit einer Dampflokomotive ausgewechselt, nicht wie geplant bereits in Preda. Die angereiste Jubiläumsgesellschaft begab sich bei schönstem Wetter auf direktem, durch Kinderzeichnungen mit RhB-Motiven gesäumten Weg auf den herrschaftlichen Chesa Planta-Platz, der, ebenso wie der Kirchturm, stilvoll beflaggt war. Auf dem Chesa Planta-Platz spielte die RhB Blasmusik, auf welche die RhB stolz sein kann, einige rassige Stücke bei einer durch die Gemeinde offerierten Erfrischung. Gemeindepräsident Thomas Nievergelt und Verwaltungsratspräsident Dr. Aluis Maissen hielten viel applaudierte Ansprachen (diese sind dem GV-Protokoll beigeheftet). Gastreferent Regierungspräsident Stefan Engler hielt anlässlich der Generalversammlung eine eindrückliche, zum Schmunzeln und zum Nachdenken anregende, mit projizierten Bildern untermalte Jubiläumsansprache zum Thema «Chur-Samedan einfach, 3. Klasse» – «macht Fr. 7.20». Auch diese Rede ist im GV-Protokoll enthalten. Das Interesse an der Jubiläumsversammlung war derart gross, dass diese nicht wie geplant im Hotel Bernina, sondern in der Chesa Cumünela durchgeführt wurde. Der Apéro wurde sodann im Park des Hotels Bernina genossen, wo die RhB Blasmusik nochmals aufspielte. Das gute Mittagessen wurde im geschichtsträchtigen Hotel Bernina bei gemütlichem Zusammensein eingenommen. Der Extrazug für die Ju-

biläumsgesellschaft verliess Samedan um 15.35 h und machte Zwischenhalt in Bergün/Bravuogn, wo, im alten Zeughaus, mit verschiedenen Show- und Filmeinlagen der RhB-Jubiläumssommer 2003 offiziell eröffnet wurde.

Präsident Dr. Aluis Maissen würdigte anlässlich der Generalversammlung, nach Behandlung der Traktanden, Vizedirektor Helmut Bauschatz: «Am Ende dieses Jahres erfährt die Zusammensetzung der Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn eine Änderung. Herr Helmut Bauschatz, Stellvertreter des Direktors und seit mehr als 20 Jahren erfolgreicher Finanzchef unserer Unternehmung, tritt vorzeitig in den Ruhestand. Helmut Bauschatz steht seit dem 1. Juli 1982 im Dienst der RhB, vorerst als Chef des Finanz- und Rechnungsdienstes im Rang eines Sektionschefs und mit Wirkung ab 1. Februar 1991 als Abteilungschef und Mitglied unserer Geschäftsleitung. Er nimmt sich künftig mehr Zeit, um die Aufgaben als Gemeindepräsident von Trimmis und etwa als Vorstandsmitglied des Versicherungsverbandes Schweizerischer Transportunternehmungen wahrzunehmen. Auch wird er weiterhin als Geschäftsführer der PHK RhB amtieren.

Vizedirektor Helmut Bauschatz hat als Finanzchef der RhB in einer sehr anspruchsvollen Funktion ausgezeichnete Arbeit geleistet. Zu seinen Aufgaben gehörten nebst dem Finanzbereich auch die Leitung der Pensionskasse, die Verwaltung unserer Liegenschaften und die Einführung und Betreuung der Informatik, ein Gebiet, in welchem er sich besondere Verdienste erwarb. Für seinen wertvollen Einsatz über mehr als zwei Jahrzehnte danken wir ihm herzlich und wünschen ihm Glück und Wohlergehen für die Zukunft. Der Verwaltungsrat wird ihn offiziell Ende Jahr – in Würdigung selbstverständlich der Finanzlage unserer Unternehmung – mit einem kleinen Geschenk verabschieden.» Herr Bauschatz wurde mit herzlichem Applaus bedacht.

Dessen Nachfolger Silvio Briccola trat bei der RhB am 1. Oktober 2003 ein und hat seine Funktion als Leiter des Geschäftsbereichs Finanzen am 1. Januar 2004 übernommen.

Der Verwaltungsrat trat im Berichtsjahr zu acht Sitzungen zusammen. Der Konsultativrat hielt seine Herbstsitzung im Dezember ab. Das Gesamthonorar des Verwaltungsrates belief sich im Berichtsjahr unverändert auf CHF 115'000.–.





Verwaltungsrat

Aluis Maissen	Chur, Präsident
Lorenz Zinsli	Chur, Vizepräsident
Duri Bezzola	Scuol
Stefan Engler	Surava
Erwin Rutishauser	Langnau a. A.
Georg Weber	Chur
Eveline Widmer-Schlumpf	Felsberg

Geschäftsleitung

Silvio Fasciati	Felsberg, Direktor
Helmut Bauschatz	Trimmis, Vizedirektor, Geschäftsbereich Finanzen
Ernst Bachmann	Tamins, Vizedirektor, Geschäftsbereich Verkehr
Johann Georg Bühler	Zizers, Vizedirektor, Geschäftsbereich Rollmaterial
Heinz Dudli	Zizers, Vizedirektor, Geschäftsbereich Infrastruktur

Revisionsstelle

Hans-Ruedi Eggenberger	Chur
Rudolf E. Trepp	Masein

Konsultativrat

Martin Butzerin	Arosa
Faustin Carigiet	Breil/Brigels
Vroni Christ-Fleischhacker	Davos Dorf
Ernest Degonda	Ilanz
Reto Filli	Samedan
Robert Giacometti	Lavin
Johann Gruber-Stirnemann	Schmitten
Leo Koch	Davos
Margrith Ladner-Frei	Grüsch
Jürg Looser	Igis
José Mazzoni	Soazza
Nicola Rossi	Prada
Retus Ruffner	Chur
Matthias Sauter	Zizers
Marco Valsecchi	Flerden
Christian Walther	Pontresina
Hans Wolf	Untervaz
Aita Zanetti-Stalvies	Sent

Verwaltungsrat

Lorenz Zinsli
Erwin Rutishauser
Stefan Engler
Duri Bezzola
Eveline Widmer-Schlumpf
Georg Weber
Aluis Maissen
(von links)

Geschäftsleitung

Heinz Dudli
Helmut Bauschatz
Silvio Fasciati
Ernst Bachmann
Johann Georg Bühler
(von links)

*«FAHRT INS BLAUE»
ALPINE CLASSIC PULLMAN EXPRESS*





JAHRESRECHNUNG

Erfolgsrechnung

Im Jahr 2003 kann die Rhätische Bahn, nach einem kleinen Überschuss im 2001 und einem grösseren Fehlbetrag im 2002, wieder einen zufriedenstellenden Gewinn von CHF 1'179'608.95 ausweisen. Namentlich die folgenden Faktoren haben dazu beigetragen:

- › Markante Verbesserung bei den Umsätzen im Reiseverkehr; dies ohne Preiserhöhungen und trotz eines schwierigen Wirtschaftsumfeldes
- › Erfreuliche Ertragsentwicklung in den Segmenten Güterverkehr, Autoverlad Vereine und Drittleistungen der Werkstätten
- › Strenge Kostendisziplin

Der erzielte Überschuss 2003 ermöglicht, die Ergebnisausgleichsreserve auf CHF 3.1 Mio. aufzubauen (bisheriger Höchststand Ende 2001 CHF 2.9 Mio.).

**ÜBERSCHUSS 2003
KOMPENSIERT
VERLUST 2002**

Der **ordentliche Aufwand** erreicht CHF 237 Mio., bleibt um 1,8% hinter dem Budget 2003 zurück und steigt gegenüber 2002 nur um 0.5%. Im **ordent-**

lichen Ertrag wurden CHF 241 Mio. erarbeitet; dieser übertrifft dabei sowohl das Budget (um 0.3%) als auch das Vorjahresergebnis (um 1.6%).

Im Vergleich zum ausgeglichen geplanten Budget resultiert ein Gewinn von CHF 1.2 Mio.

Gegenüber dem Vorjahr steigt der **Personalbestand** (in Personenjahren – PJ), bei einer Kürzung der Jahresarbeitszeit um 1.3%, moderat um 1.2%.

Im Voranschlag 2003 war ein Personalbestand von 1528 PJ vorgesehen, welcher, im Hinblick auf die Personalreduktion im Budget 2004, bewusst um 31 PJ tiefer gehalten wurde. Trotzdem konnten die bestehenden Mehrzeiten um rund 9 100 Stunden abgebaut werden. Geplant war ein Abbau von 34 000 Stunden.

Der **Personalaufwand** steigt gegenüber 2002 um CHF 2.3 Mio. bzw. 1.8% an. Folgende wesentliche Positionen haben dazu beigetragen:

- › Zunahme Personenjahre + CHF 1.6 Mio.
- › Entwicklung Lohnsystem + CHF 0.7 Mio.
- › Beiträge Arbeitslosenversicherung – CHF 0.3 Mio.
- › Zulagen, Vergütungen, Diverses + CHF 0.3 Mio.

Gegenüber dem Vorjahr entstehen im **Finanzaufwand** um CHF 0.9 Mio. tiefere Kosten (Rückzahlung PHK-Hypothekendarlehen).

Die **Vorsteuerkürzung** (2.7%) bleibt unverändert gegenüber 2002.

Der **übrige Betriebsaufwand** fällt um CHF 0.5 Mio. (-1.0%) tiefer aus als im Vorjahr. Folgende Mehr- bzw. Minderaufwendungen haben per Saldo zur Kostensenkung beigetragen:

- › Provisionen (periodengerechte Belastung) – CHF 0.6 Mio.
- › Selbstbehalt für 5 Rollmaterialschadenfälle + CHF 0.5 Mio.
- › Selbstbehalt für Haftpflichtfälle – CHF 0.4 Mio.
- › Laufender Unterhalt (Priorität auf termingebundene Investitionsvorhaben, Bahn 2000) – CHF 0.7 Mio.
- › Grossunterhalt (Sofortmassnahmen bei Brücken, Viadukten etc.) + CHF 0.7 Mio.

Die **Abschreibungen** nehmen insgesamt um CHF 0.4 Mio. (+0.9%) gegenüber 2002 zu. Exklusiv Restbuchwerte und bereinigt um die Abschreibung der Vereinalinie (gemäss Weisung des BAV letztmalig im Vorjahr getätigt) fällt der Abschreibungsbedarf um 5.8% höher aus. Insgesamt ergeben sich folgende Abweichungen:

- › Abschreibung Vereinalinie – CHF 3.7 Mio.
- › Aus Erhaltungs- und Ausbauinvestitionen + CHF 2.4 Mio.
- › Aus Restbuchwerten (primär Neuordnung Energieversorgung) + CHF 1.7 Mio.

Der **ausserordentliche Aufwand** liegt um CHF 1.2 Mio. höher als im 2002. Details dazu sind im Anhang aufgeführt.

Den **Reserven** wurden einerseits die Zinserträge von CHF 0.1 Mio. auf verfügbaren Investitionsmitteln der öffentlichen Hand (Art. 56 EBG), andererseits der Jahresgewinn von CHF 1.2 Mio. (nach Art. 64 EBG) zugewiesen.

Das im Jahr 2003 erzielte Umsatzergebnis in der Sparte **Reiseverkehr** stellt das beste Resultat seit der Einführung des Bestellverfahrens im Jahre 1996 (Revision EBG) dar. Die Zunahme gegenüber 2002 von CHF 3.3 Mio. (+4.3%) erklärt sich wie folgt:

› Einzelreisende (+8.5%)	+ CHF 2.3 Mio.
› Gruppenreisen (+1.1%)	+ CHF 0.1 Mio.
› Abonnemente (+2.6%)	+ CHF 0.7 Mio.
Personenverkehr total (+4.8%)	+ CHF 3.1 Mio.
› Autoverlad Vereine und Albula (+2.1%)	+ CHF 0.2 Mio.

Die Gründe für dieses gute Resultat sind im Kapitel Verkehr erwähnt. Das Ergebnis ist auch im Lichte des anhaltend schwierigen Wirtschaftsumfeldes 2003 sowie der Tatsache, dass keine Preiserhöhungen durchgeführt worden sind, erfreulich.

Der Umsatz 2003 ist erstmalig vollständig periodengerecht abgegrenzt worden.

Auch die Sparte **Güterverkehr** schliesst mit einem positiven Ergebnis ab (CHF 0.6 Mio. bzw. 3.9% über Vorjahr). Einbussen beim Postverkehr (CHF 0.3 Mio.) und bei den Erdöltransporten bzw. Cargo Rapid (CHF 0.1 Mio.) sind durch Mehrumsätze bei den Transporten von Rohbaustoff, Sand und Kies (CHF 0.5 Mio.), Zement, Holz und Lebensmittel (CHF je 0.1 Mio.) sowie von übrigen Gütern (CHF 0.2 Mio.) mehr als kompensiert worden.

Die **Abgeltungserträge** basieren auf den mit Kanton und Bund ausgehandelten Vereinbarungen.

› Regionaler Verkehr	CHF 109.8 Mio.
› Autoverlad Vereine	CHF 1.1 Mio.

Im regionalen Verkehr (Personen- und Güterverkehr) hat die Aushandlung der Fahrplanofferte zu einer berechtigten Verbesserung gegenüber 2002 geführt: (Substanzerhaltung, Abschreibungsproblematik). Die Abgeltung für den Autoverlad Vereine wird zu 100% durch den Bund geleistet; gegenüber 2002 ist diese Abgeltung tiefer ausgefallen.

Der **Finanzertrag** vermindert sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 0.8 Mio. Gründe dafür sind das anhaltend tiefe Zinsniveau sowie der schwache Dollarkurs. Ab Mitte 2003 sind erste Geldanlagen auch in anderen Fremdwährungen getätigt worden. Anfangs 2003 wurde die Rückzahlung des PHK-Hypothekendarlehens vorgenommen; damit wurden bewusst Mittel der Geldanlage entzogen, weil der Zinsaufwand für das Darlehen höher war als die daraus erwirtschafteten Erträge.

Der **übrige Betriebsertrag** erhöht sich um CHF 0.7 Mio. bzw. 2.4% gegenüber 2002, was mit folgenden Mehr- bzw. Mindererträgen erklärt wird:

› Leistungen für Dritte	+ CHF 2.0 Mio.
› Eigenleistungen für Investitions- und Lagerrechnung	- CHF 1.2 Mio.
› Übrige Betriebserträge	- CHF 0.1 Mio.

Der **ausserordentliche Ertrag** liegt um CHF 0.6 Mio. höher als 2002. Details dazu sind aus dem Anhang ersichtlich.

ERFOLGSRECHNUNG

(in Tausend CHF)	Rechnung 2002	Voranschlag 2003	Rechnung 2003
Aufwand			
Personalaufwand	130 508	136 250	132 838
Finanzaufwand	1 245	175	311
Vorsteuerkürzung (Pauschal)	2 999	3 000	2 994
Übriger Betriebsaufwand	57 694	59 685	57 141
Abschreibungen	43 348	42 150	43 739
Ordentlicher Aufwand	235 794	241 260	237 023
Ausserordentlicher Aufwand	6 172	3 000	7 357
Zuweisung an Reserven			
Nach Art. 56 EBG	376	100	104
Nach Art. 64 EBG (Jahresgewinn)	0	0	1 180
Total Aufwand	242 342	244 360	245 664
Ertrag			
Reiseverkehr	76 799	78 930	80 104
Güterverkehr	16 366	16 700	17 012
Infrastruktur	270	300	222
Abgeltung	111 058	112 330	110 907
Finanzertrag	2 430	1 700	1 674
Übriger Betriebsertrag	30 630	30 600	31 358
Ordentlicher Ertrag	237 553	240 560	241 277
Ausserordentlicher Ertrag	3 774	3 800	4 387
Auflösung Reserven			
Nach Art. 64 EBG (Jahresverlust)	1 015	0	0
Total Ertrag	242 342	244 360	245 664

PERSONALBESTAND

(in Personenjahren)	Rechnung 2002	Rechnung 2003	Abweichung 02/03 %
Gliederung nach Anstellungsverhältnis			
Ständiges Personal und Aushilfen	1 345	1 364	1.4
Personal im Lehrverhältnis	134	133	- 0.7
Total	1 479	1 497	1.2
Gliederung nach Funktionsbereichen¹			
Zentrale Dienste (inkl. Planung/Projektierung)	119	114	- 4.2
Bau und Unterhalt	527	536	1.7
Produktion	699	714	2.1
Total	1 345	1 364	1.4

¹ Ohne Personal im Lehrverhältnis

VERKEHRSLAISTUNGEN

(in Tausend)	Rechnung 2002	Rechnung 2003	Abweichung 02/03 %	
Personenverkehr				
Personenfahrten	8 752	10 263	+ 17.3	
Personenkilometer	299 374	321 936	+ 7.5	
Einzelreisen	97 478	105 592	+ 8.3	
Gruppenreisen	43 550	44 837	+ 3.0	
Abonnemente	158 346	171 508	+ 8.3	
Durchschnittliche Reiseweite	(km)	34.2	31.4	- 8.2
Autoverlad (Albula/Vereina)				
Transportierte Fahrzeuge	365	378	+ 3.6	
Güterverkehr				
Tonnen	785	819	+ 4.3	
Tonnenkilometer	53 850	55 967	+ 3.9	
Post	3 964	3 431	- 13.4	
Cargo Rapid	12	14	+ 16.7	
Cargo Rail	49 875	52 522	+ 5.3	
Durchschnittliche Beförderungsweite	(km)	68.6	68.3	- 0.3

INVESTITIONEN

(in Tausend CHF)	Rechnung 2002	Rechnung 2003	Abweichung 02/03
Mittelverwendung			
Bahnanlagen	74 953	93 944	+ 18 991
Fahrzeuge	16 116	6 798	- 9 318
Nebenbetriebe/-geschäfte	7 564	4 471	- 3 093
Vereinalinie, AlpTransit	8 822	2 171	- 6 651
Total	107 455	107 384	- 71
Mittelherkunft			
Bund	56 689	66 942	+ 10 253
Kanton	7 681	9 457	+ 1 776
Übrige Dritte	2 086	2 461	+ 375
Eigenmittel	40 999	28 524	- 12 475
Total	107 455	107 384	- 71

*HIGHLIGHT AUF
HIGHLIGHT*



Bilanz

Die **Bilanzsumme** nimmt gegenüber dem Vorjahr um CHF 32.6 Mio. bzw. um 3.2% zu und erreicht CHF 1059.9 Mio. Dies begründet sich primär durch die Zunahme bei den unvollendeten Bauten in den Aktiven und durch eine entsprechende Erhöhung der Investitionsbeiträge in den Passiven.

Das **Umlaufvermögen** verzeichnet eine Abnahme von CHF 5.9 Mio. gegenüber 2002, die sich wie folgt zusammensetzt:

- › Abnahme der **flüssigen Mittel** um CHF 17.3 Mio. (unter anderem infolge Rückzahlung des PHK-Hypothekendarlehens);
- › Zunahme der **Forderungen** um CHF 3.0 Mio.;
- › Erhöhung der **Vorräte** um CHF 7.5 Mio. infolge einer vorgenommenen Lageraufwertung per Ende Jahr;
- › Steigerung des **übrigen Umlaufvermögens** um CHF 0.9 Mio. durch noch nicht verrechnete Arbeiten.

Das **Anlagevermögen** fällt um CHF 38.5 Mio. höher aus als 2002, wobei:

- › die **Finanzanlagen** um CHF 2.7 Mio. abnehmen
- › die **Sachanlagen** netto um CHF 9.3 Mio. ansteigen;
- › die **unvollendeten Bauten** um CHF 31.9 Mio. zunehmen, namentlich für das Grossprojekt Bahnhof Chur, für diverse Vereinbarungen gemäss Art. 56 EBG und eigenfinanzierte Vorhaben.

Das **Fremdkapital** reduziert sich im Berichtsjahr um CHF 14.3 Mio. gegenüber dem Vorjahr:

- › die Verbindlichkeiten gegenüber **Lieferanten** nehmen auf Jahresende CHF 5.9 Mio. ab;
- › die **Rechnungsabgrenzungen** nehmen um CHF 11.5 Mio. zu; vollständige Abgrenzung bei den überjährigen Fahrscheinen;
- › **andere kurzfristige** Verbindlichkeiten reduzieren sich um CHF 2.2 Mio.;
- › die **anderen langfristigen** Verbindlichkeiten reduzieren sich um CHF 25.0 Mio. (Rückzahlung des PHK-Hypothekendarlehens);

› die **Rückstellungen** nehmen um CHF 7.3 Mio. zu (Zuweisung des Überschusses im Bereich Nebengeschäfte und aus Landverkäufen, Rückstellung für Personalmassnahmen, Rückstellung für Sofortmassnahmen im Bereich präventiver Unterhalt Infrastruktur und Rollmaterial).

Die **Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand** nehmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 46.3 Mio. zu. Die bedingt rückzahlbaren Investitionsbeiträge erhöhen sich im Rahmen der Realisierung der Erneuerungs- und Ausbauinvestitionen nach Art. 56 EBG (+ CHF 49.7 Mio.). Mit den rückzahlbaren Beiträgen sind Rollmaterialbeschaffungen finanziert worden. Nachdem für Rollmaterialbeschaffungen keine Mittel mehr nach Art. 56 EBG gewährt werden, nehmen diese Beiträge im Ausmass der vorgeschriebenen Rückzahlung ab. Der Kanton verzichtet vorläufig entgegenkommenderweise auf die Rückzahlung.

Das Eigenkapital erhöht sich im Vergleich zu 2002 um CHF 0.6 Mio. Der Jahresgewinn von CHF 1.2 Mio. wurde der Ergebnisausgleichsreserve nach Art. 64 EBG zugewiesen. Details zum Stand der Reserven sind im Anhang ersichtlich.

Investitionen

Der **Mittelbedarf** ist mit CHF 107.4 Mio. unverändert gegenüber dem Vorjahr ausgefallen. Die Finanzierung ist sichergestellt worden über:

› Bund/Kanton	CHF 76.4 Mio.
› Dritte	CHF 2.5 Mio.
› Eigenmittel	CHF 28.5 Mio.

Die wichtigsten Veränderungen bei der **Mittelverwendung** im Vergleich zu 2002 sind einerseits die markante Zunahme der Investitionen in Bahnanlagen (+ CHF 19.0 Mio.), andererseits die Abnahme der Investitionen bei den Fahrzeugen (- CHF 9.3 Mio.) und im Bereich Nebenbetriebe/-geschäfte (- CHF 3.1 Mio.). Für die Vereinalinie wurden CHF 0.9 Mio. beansprucht (- CHF 5.8 Mio. gegenüber Vorjahr); es sind noch einige kleinere Abschlussarbeiten offen.

ERFOLGSRECHNUNG 2003

1. Aufwand	Rechnung 2002 CHF	Voranschlag 2003 CHF	Rechnung 2003 CHF
Personalaufwand			
Gehälter, Löhne	102 344 186.65	108 180 000	104 610 576.30
Zulagen, Vergütungen, Dienstkleider	12 170 915.60	12 200 000	11 337 701.64
Sozialaufwand	15 993 299.05	15 870 000	16 889 412.10
Total Personalaufwand	130 508 401.30	136 250 000	132 837 690.04
Finanzaufwand	1 245 076.15	175 000	311 114.62
Übriger Betriebsaufwand			
Allgemeine Aufwendungen	8 293 813.42	9 220 000	7 603 137.72
Vorsteuerkürzung (pauschal)	2 998 571.55	3 000 000	2 994 485.15
Versicherungen und Schadenersatz	2 070 401.63	1 870 000	2 194 709.00
Betriebsbesorgungen durch Dritte	7 712 155.30	8 720 000	7 976 203.05
Pacht und Miete	1 915 083.42	2 030 000	1 829 204.04
Energie und Verbrauchsstoffe	9 851 293.09	10 145 000	9 708 525.52
Material, Fremdleistungen für den Unterhalt	23 972 932.70	24 000 000	23 233 949.29
Grossunterhalt	3 878 670.26	3 700 000	4 595 141.49
Total übriger Betriebsaufwand	60 692 921.37	62 685 000	60 135 355.26
Abschreibungen	43 347 774.94	42 150 000	43 739 335.48
Ausserordentlicher Aufwand	6 172 015.70	3 000 000	7 356 975.87
Zuweisung an Reserven			
Nach Art. 56 EBG	375 710.65	100 000	104 278.80
Nach Art. 64 EBG ¹	0.00	0	1 179 608.95
Total Aufwand	242 341 900.11	244 360 000	245 664 359.02
2. Ertrag			
Verkehrsertrag			
Reiseverkehr	76 798 624.40	78 930 000	80 103 898.38
Güterverkehr	16 366 346.13	16 700 000	17 011 595.54
Netzzugang Infrastruktur	270 526.81	300 000	222 467.65
Abgeltung	111 058 207.25	112 330 000	110 906 856.10
Total Verkehrsertrag	204 493 704.59	208 260 000	208 244 817.67
Finanzertrag	2 429 643.90	1 700 000	1 674 230.62
Übriger Betriebsertrag			
Pacht und Miete	8 450 413.45	8 700 000	8 460 554.22
Leistungen für Dritte	2 659 527.83	2 230 000	4 627 443.74
Eigenleistungen für Investitions- und Lagerrechnung	16 107 812.86	16 270 000	14 944 052.88
Übrige Betriebserträge	3 412 477.65	3 400 000	3 326 019.90
Total übriger Betriebsertrag	30 630 231.79	30 600 000	31 358 070.74
Ausserordentlicher Ertrag	3 773 575.70	3 800 000	4 387 239.99
Auflösung von Reserven			
Nach Art. 64 EBG ²	1 014 744.13	0	0.00
Total Ertrag	242 341 900.11	244 360 000	245 664 359.02
<p>Eisenbahngesetz (EBG)</p> <p>¹ Jahresgewinn der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten, welcher gemäss Art. 64 EBG den Reserven zuzuweisen ist.</p> <p>² Jahresverlust der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten, welcher gemäss Art. 64 EBG den Reserven anzulasten ist.</p>			

BILANZ PER 31. DEZEMBER 2003

AKTIVEN		Rechnung 2002 CHF	Rechnung 2003 CHF
1. Umlaufvermögen		162 086 759	156 199 405
Flüssige Mittel		144 290 741	126 967 350
Forderungen		12 968 133	16 018 868
Vorräte		2 227 549	9 756 565
Rechnungsabgrenzung		2 600 336	3 456 622
2. Anlagevermögen		865 218 941	903 737 349
Finanzanlagen		14 973 162	12 301 081
Sachanlagen			
Anlagenrechnung	2 203 078 142		2 253 883 571
./ Abschreibungsrechnung	- 1 502 451 145		- 1 543 930 526
Buchwert Anlagenrechnung		700 626 997	709 953 045
Unvollendete Bauten		149 618 782	181 483 223
		1 027 305 700	1 059 936 754

PASSIVEN		Rechnung 2002 CHF	Rechnung 2003 CHF
1. Fremdkapital		170 951 180	156 675 486
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Lieferungen und Leistungen	32 745 093		26 824 514
Rechnungsabgrenzung	13 483 141		25 024 786
Andere	2 572 109	48 800 343	377 310
Langfristige Verbindlichkeiten			
Darlehen Bund	44 801 632		44 801 632
Andere	25 850 593	70 652 225	897 086
Rückstellungen		51 498 612	58 750 158
2. Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand		785 270 943	831 577 248
Nicht rückzahlbare Beiträge		78 583 212	82 826 689
Bedingt rückzahlbare Beiträge		472 460 586	522 165 586
Rückzahlbare Beiträge		234 227 145	226 584 973
3. Eigenkapital		71 083 577	71 684 020
Aktienkapital		57 957 000	57 957 000
Gesetzliche Reserven		13 126 577	13 727 020
		1 027 305 700	1 059 936 754

ANHANG DER JAHRESRECHNUNG 2003 AUF DEN 31. DEZEMBER 2003

AUSWEIS GEMÄSS AKTIENRECHT

(in Tausend CHF)	2002	2003
Gesamtbetrag der verpfändeten Aktiven (Gebäude und Grundstücke)	111 400	115 690
Grundpfandverschreibungen und Schuldbriefe Gemäss BAV unterstehen die dem Betrieb dienenden Sachanlagen dem eisenbahngesetzlichen Pfandrecht.	76 467	76 467
Brandversicherungswerte		
– Gebäude	328 508	333 737
– Fahrzeuge und Einrichtungen	815 351	800 562
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen		
– Kontokorrentverpflichtungen	876	319
– Grundpfandgesicherte Verpflichtungen	25 700	700
Leasingverbindlichkeit Rollmaterial-Beschaffung vom 1.7.2006 - 1.7.2020 (Vertragsabschluss Dezember 2003)	0	35 345

GESETZLICHE RESERVEN

(in Tausend CHF)	2002	2003
Gesetzliche Reserven		
Allgemeine Reserven	3 500	3 500
Ergebnisreserve nach Art. 64 EBG	1 883	3 062
Investitionsreserve nach Art. 56 EBG	7 744	7 165
Total	13 127	13 727

ABGELTUNG

(in Tausend CHF)	2002	2003
Bund	99 091	97 745
Kanton Graubünden	11 967	13 162
Total	111 058	110 907

AUSSERORDENTLICHER AUFWAND

(in Tausend CHF)	2002	2003
Rückstellungen:		
– Überschuss Nebengeschäfte (ohne LWL)	2 500	3 050
– Lichtwellenleiteranlagen, Nebengeschäfte	3 600	276
– Naturschäden	–	351
– Kursschwankungen	–	500
– Ergebnisausgleich	–	400
– Wiederbeschaffungen Bahnbetrieb	61	1 519
Abgrenzung überjährige Fahrausweise	–	1 201
Übrige Aufwendungen	11	60
Total	6 172	7 357
Abgrenzung überjährige Fahrausweise	–	9 435 ¹

¹ Im Total nicht enthalten, da mit ausserordentlichem Ertrag verrechnet.

AUSSERORDENTLICHER ERTRAG

(in Tausend CHF)	2002	2003
Land-/Immobilienverkäufe	61	1 519
Vermarktung Lichtwellenleiteranlagen	3 600	276
Auflösung rückständiger Freizeitguthaben	–	687
Auflösung von Abgrenzungen/Rückstellungen	–	1 450
Übrige Erträge	113	455
Total	3 774	4 387
Lageraufwertung (zur Abgrenzung überjährige Fahrausweise)	–	9 435 ¹

¹ Im Total nicht enthalten, da mit ausserordentlichem Aufwand verrechnet.

ABSCHLUSS INVESTITIONSRECHNUNG

Erfolgsneutral (in Tausend CHF)	2002	2003
Unvollendete Bauten Vereinalinie	805 577	448
Nicht rückzahlbare Darlehen Vereinalinie	805 577	448
Unvollendete Bauten 21. Vereinbarung		12 141
Nicht rückzahlbare Darlehen 21. Vereinbarung		12 141

VEREINBARUNG NACH ART. 56 EBG

21. VEREINBARUNG VOM 17. MÄRZ 1997 / NACHTRAG VOM 23. DEZ. 2002

MITTELHERKUNFT

(in CHF)	Total	Bedingt rückzahlbare Beiträge	Nicht rückzahlbare Beiträge	Eigenfinanzierung
Bund	11 029 135.34	1 635 900.00	9 393 235.34	
Kanton	3 128 933.13	464 100.00	2 664 833.13	
Aufgelaufene Zinsen	83 442.90		83 442.90	
Eigenfinanzierung	428 243.04			428 243.04
Total	14 669 754.41	2 100 000.00	12 141 511.37	428 243.04

MITTELVERWENDUNG

(in CHF)	Finanzierung Art. 56 EBG				Eigenfinanzierung		
	Gesamtkosten	Anlagenrechnung	Erfolgsrechnung	Total	Anlagenrechnung	Erfolgsrechnung	Total
Strecke Bever - La Punt-Chamues-ch Oberbauerneuerung km 97.503 - 98.741	1 152 009.50	1 100 000.00		1 100 000.00	52 009.50		52 009.50
Strecke Cavadürli - Davos Laret Oberbauerneuerung km 38.000 - 39.076	1 018 588.30	1 000 000.00		1 000 000.00	18 588.30		18 588.30
Strecke Guarda - Ardez - Ftan Teilerneuerung Magnacun-Tunnel Teilerneuerung Tasna-Tunnel	12 499 156.61		12 141 511.37	12 141 511.37		357 645.24	357 645.24
Reserve für zukünftige Investitionen	-			-			-
Total	14 669 754.41	2 100 000.00	12 141 511.37	14 241 511.37	70 597.80	357 645.24	428 243.04

VEREINBARUNG NACH ART. 56 EBG

33. VEREINBARUNG VOM 23. JULI 2001

MITTELHERKUNFT

(in CHF)	Total	Bedingt rückzahlbare Beiträge	Nicht rückzahlbare Beiträge	Beiträge Dritter	Eigenfinanzierung
Bund	4 805 200.00	4 805 200.00			
Kanton	1 054 800.00	1 054 800.00			
Aufgelaufene Zinsen	22 651.55		22 651.55		
Dritte	511 152.40			511 152.40	
Eigenfinanzierung	293 000.00				293 000.00
Total	6 686 803.95	5 860 000.00	22 651.55	511 152.40	293 000.00

MITTELVERWENDUNG

(in CHF)	Finanzierung Art. 56 EBG				Dritte/Eigenfinanzierung		
	Gesamtkosten	Anlagenrechnung	Bilanz	Total	Anlagenrechnung	Erfolgsrechnung	Total
St. Moritz, Ausbau Bahnhofgebäude, Verbesserung Publikumsanlagen	6 638 341.85	5 834 189.45		5 834 189.45	293 000.00	511 152.40	804 152.40
Reserve für zukünftige Investitionen: bedingt rückzahlbar							
– Bund 82%	21 164.65		21 164.65	21 164.65			
– Kanton 18%	4 645.90		4 645.90	4 645.90			
A fonds perdu							
– Bund 82%	18 574.25		18 574.25	18 574.25			
– Kanton 18%	4 077.30		4 077.30	4 077.30			
Total	6 686 803.95	5 834 189.45	48 462.10	5 882 651.55	293 000.00	511 152.40	804 152.40



BERICHT UND ANTRAG DER REVISIONSSTELLE

An die Generalversammlung der Aktionäre der Rhätischen Bahn über die Rechnungsablage für das Jahr 2003

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Rhätischen Bahn AG für das am 31. Dezember 2003 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden.

Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

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

Das Bundesamt für Verkehr hat ohne Vorbehalte die Jahresrechnung 2003 der Rhätischen Bahn genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Revisionsstelle

H.R. Eggenberger, dipl. Wirtschaftsprüfer
R.E. Trepp, Dr. oec.

Chur, 28. April 2004