



Geschäftsbericht 2005



Ein stürmischer und erfolgreicher Start

Ein bewegtes Jahr liegt hinter der neuen Bahn zwischen Luzern–Engelberg und Luzern–Interlaken. Erwartetes ist eingetroffen, Unerwartetes dazu gekommen. Wenn wir auf das Startjahr zurückblicken, dann sehen wir Höhen und Tiefen, stürmische und erfolgreiche Ereignisse:

→ Gründung der zb Zentralbahn AG

Die Kräfte der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn LSE und der SBB Brünigbahn wurden per 1. Januar 2005 gebündelt und vereint. Dies hatte weit über den rechtlichen Aspekt hinaus Folgen und machte in allen Bereichen organisatorische und technische Massnahmen nötig. Ein wichtiger Meilenstein war der neue Gesamtarbeitsvertrag (GAV), welcher mit den Sozialpartnern unterschrieben werden konnte.

→ Quantensprünge im 1. Jahr

Gleich an mehreren Fronten verzeichnete die Zentralbahn Quantensprünge: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde das Fahrplanangebot um über 20 Prozent gesteigert, neues Rollmaterial (SPATZ) in Betrieb genommen und wichtige technische Projekte (z. B. das Zugsicherungssystem) umgesetzt und abgeschlossen.

→ Stürmischer August als Bewährungsprobe

Die gewaltigen Unwetter im August hinterliessen ein Bild der Zerstörung und Schäden an der Infrastruktur von rund 40 Millionen Franken. Dank unermüdlichem Einsatz aller Mitarbeitenden sowie aller zugezogenen Unternehmen konnten die Bahnanlagen in erstaunlich kurzer Zeit repariert und wieder dem Betrieb übergeben werden.

→ Schwarze Zahlen für eine rote Bahn

Das finanzielle Ergebnis ist erfreulich: Trotz den notwendigen Rückstellungen für die Pensionskasse und unwitterbedingten Mehrkosten resultieren positive Zahlen. Die von Bund und Kantonen eingeleiteten Sparmassnahmen werden uns auch künftig fordern, wobei wir weiterhin auf die gute Zusammenarbeit mit den Bestellerorganen viel Wert legen werden.

→ Zusammenführung verläuft erfolgreich

Die teilweise «stürmischen» Ereignisse waren herausfordernd. Dass dabei teilweise die Qualität der Zentralbahn-Leistungen nicht mehr genügend hoch gehalten werden konnte, war bedauerlich und wir setzen alles daran, den berechtigterweise hohen Ansprüchen unserer Kundinnen und Kunden gerecht zu werden. Die Zusammenführung der beiden Bahnen verläuft erfolgreich und mit den getroffenen Massnahmen sind die Weichen in eine erfolgreiche Zukunft gestellt.

Das positive Fazit des ersten Geschäftsjahres spricht in erster Linie für unsere Mitarbeitenden, bei denen sich der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung herzlich bedanken. Wir freuen uns mit Ihnen auf das zweite Jahr der Zentralbahn.



Ferdinand Keiser
Verwaltungsratspräsident



Josef Langenegger
Geschäftsführer

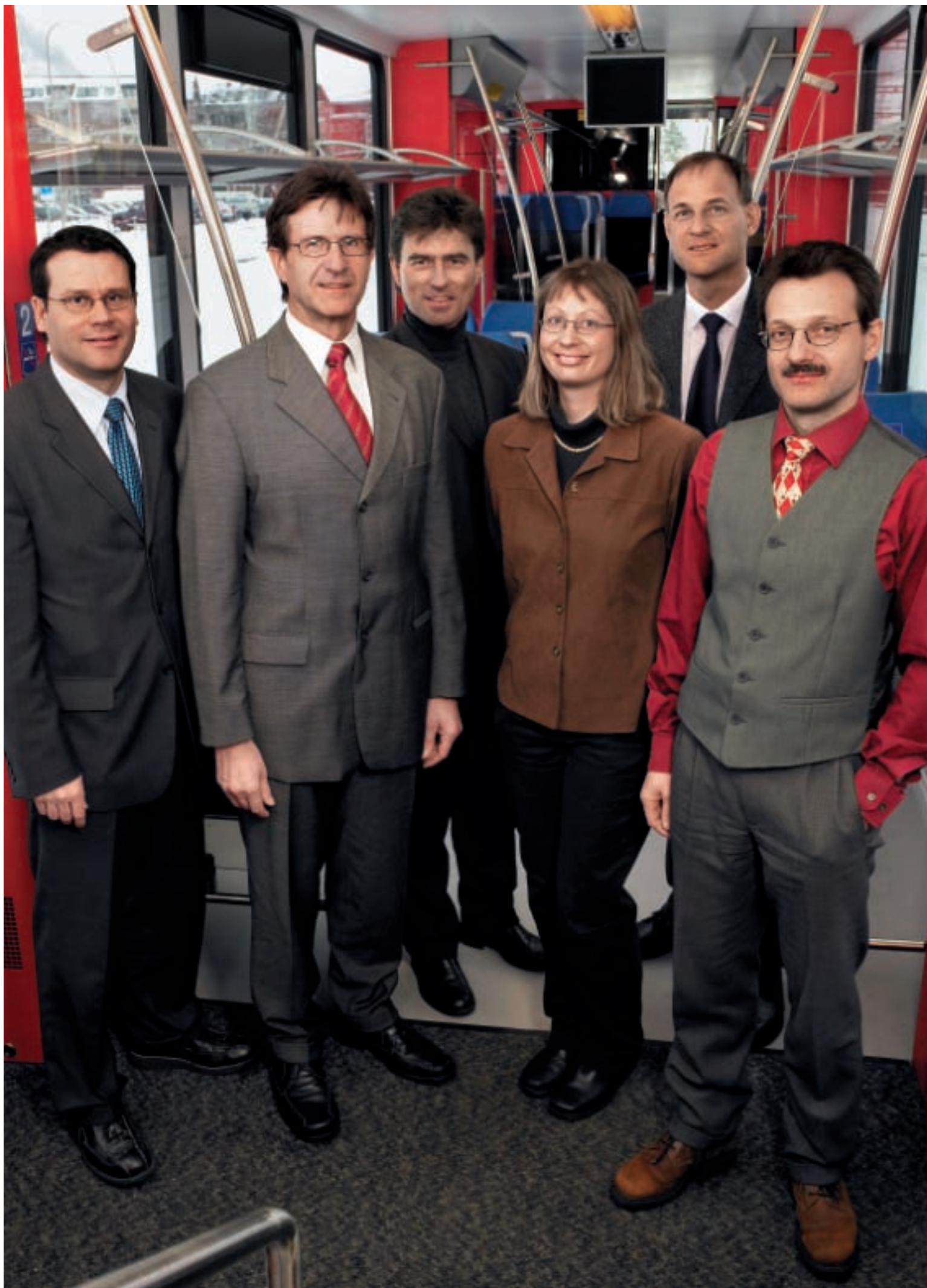
In ihrem Startjahr
transportierte die Zentralbahn
5,74 Millionen Fahrgäste
und legte dabei 2 141 964 Kilo-
meter zurück.



Inhaltsverzeichnis

Diese Personen bringen Sie hin und weg	7
Meilensteine der Zusammenlegung zur zb Zentralbahn AG	9
Das «bahnbrechende» Ereignis im August 2005	11
Die Folgen des Unwetters	13
Neu sitzen 286 Mitarbeitende in der selben Bahn	15
Das neue Erscheinungsbild ist gern gesehen	17
Neues Rollmaterial für eine neue Bahn	19
Ein ereignisreiches Jahr	21
Bericht der Revisionsstelle	23
Erfolgsrechnung 2005	24
Bilanz 2005	25
Anhang zur Jahresrechnung 2005	26
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes	27
Die zb in Zahlen	29

**Am 31. Dezember 2005
beschäftigte die Zentralbahn
286 Mitarbeitende, welche
ihre Fahrgäste täglich hin und
weg bringen.**



Diese Personen bringen Sie hin und weg

→ Geschäftsleitung

Täglich sorgt sie dafür, dass die Zentralbahn rollt, nimmt Herausforderungen an, leitet und delegiert, trifft wichtige Entscheidungen, hat ein waches Auge auf den Betriebsalltag und schaut in die Zukunft: Die Geschäftsleitung der Zentralbahn.

In der modernen SPATZ-Zugkomposition von links nach rechts:

Thomas Studer, Leiter Personal

Josef Langenegger, Geschäftsführer

Mario Lütolf, Leiter Marketing und Verkauf

Andrea Felix, Leiterin Finanzen

Martin Röthlisberger, Leiter Infrastruktur

Gerhard Züger, Leiter Produktion und Werkstätte

**Auf dem fast 100 Kilometer
langen Streckennetz überquert
die Zentralbahn 129 Brücken
und durchfährt 115 Tunnels.**

→ Verwaltungsrat



Der Zentralbahn-Verwaltungsrat von links nach rechts:

Michel Berchtold, Thun

Vertreter SBB

Philippe Gauderon, Grolley

Vertreter SBB

Dr. Niklaus Kächler, Sarnen

Vertreter Bund

Hans-Jürg Spillmann, Schliern

Vertreter SBB

Ferdinand Keiser, Präsident, Stans

Vertreter Kanton Nidwalden

Martin Bütikofer, Vizpräsident, Cham

Vertreter SBB

Hans Wallimann, Giswil

Vertreter Kanton Obwalden



Meilensteine der Zusammenlegung zur zb Zentralbahn AG

Den Grundstein für die neue Unternehmung legten Ende 2004 die Aktionäre der damaligen Luzern-Stans-Engelberg-Bahn LSE, welche der Namensänderung von der LSE zur zb Zentralbahn AG zustimmten. Am 18. Mai 2005 genehmigte die Generalversammlung rückwirkend per 1. Januar 2005 die Vermögensübertragung der SBB Brünigbahn zur zb Zentralbahn AG.

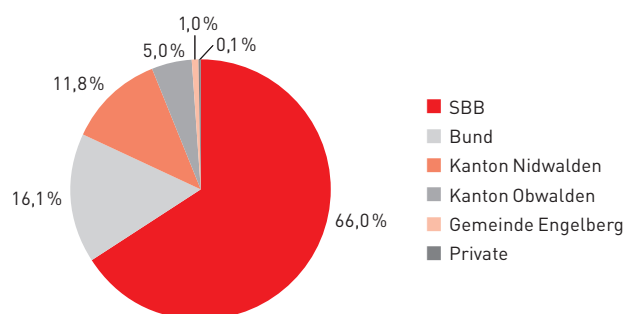
Was aus rechtlicher Sicht bereits die zb Zentralbahn AG war, benötigte aber weitere organisatorische und technische Massnahmen, von welchen alle Abteilungen betroffen waren. Wichtiger Meilenstein war die Unterzeichnung des Gesamtarbeitsvertrags, auf welchen man sich nach intensiven Verhandlungen mit den Sozialpartnern einigen konnte. Die Weichen in die neue Bahnzeit waren gestellt.

Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 wurde das Zugangebot der Zentralbahn um über 20 Prozent gesteigert.

→ Die Zusammenlegung im Zeitraffer

März 2003	Aufnahme von Gesprächen
Juni 2003	Unterzeichnung Letter of Understanding
November 2003	Projekt entscheidungsreif
März 2004	Zusammenschluss der beiden Bahnen beschlossen
April 2004	Gemeinsame Geschäftsführung LSE/Brünigbahn
Juni 2004	Zustimmung von Landrat Nidwalden und Konzession von Bundesrat
Dezember 2004	ausserordentliche GV der LSE: Namensänderung zu «zb Zentralbahn AG»
Januar 2005	Start der Zentralbahn mit neuem visuellen und organisatorischen Auftritt
Mai 2005	GV zb Zentralbahn AG: Vermögensübertragung von der SBB Brünigbahn
Juni 2005	Unterzeichnung GAV mit den Sozialpartnern

→ Die Aktionärsstruktur der zb Zentralbahn AG

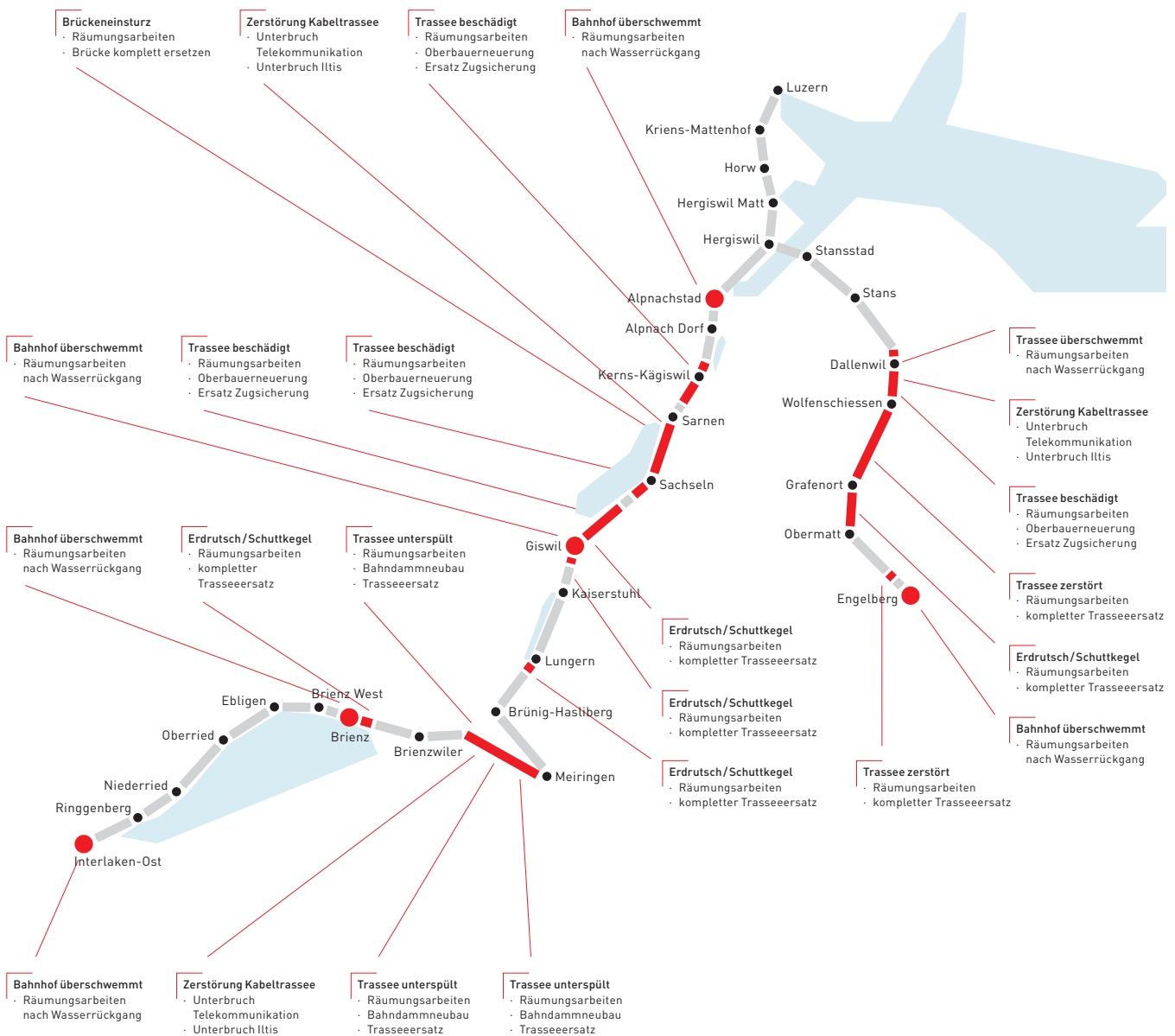




Das «bahnbrechende» Ereignis im August 2005

Die Zentralbahn war knapp ein halbes Jahr alt, als das Unwetter im August 2005 mit unglaublicher Wucht die Infrastruktur massiv beschädigte. Die gewaltigen Wasser- und Geröllmassen beeinträchtigten oder verunmöglichten den normalen Bahnbetrieb während Tagen und Wochen und schnitten ganze Ortschaften von der Aussenwelt ab. Um die Transportleistungen zu gewährleisten, setzte die Zentralbahn Bahnersatz-Busse ein.

Die Übersichtskarte zeigt das Streckennetz mit 21 Schadensplätzen:





Die Folgen des Unwetters

Erst als sich die Regenschleusen über dem Berner Oberland und der Zentralschweiz wieder schlossen, wurde das ganze Ausmass der Katastrophe ersichtlich. Die junge Zentralbahn wurde vor eine harte Bewährungsprobe gestellt, welche sie aber mit eigenen und fremden Ressourcen erfolgreich gemeistert hat.

→ Rund 40 Millionen Franken Schadenssumme

Das Ausmass der Schäden an den Infrastrukturen der Zentralbahn war gigantisch: überschwemmte Bahnhöfe, zerstörte Trassees und Brückeneinstürze beherrschten das Bild. Einzig die Strecke Luzern–Stans blieb von Schäden praktisch verschont. In den ersten Stunden nach dem Unwetter konnte der normale Bahnbetrieb nur auf diesem Teil des Streckennetzes aufrecht erhalten werden.

Dank dem ausserordentlichen Einsatz aller Mitarbeitenden konnten die betroffenen Streckenabschnitte nach erstaunlich kurzer Zeit wieder dem Betrieb übergeben werden. Diverse Unternehmen haben die Zentralbahn bei den Instandstellungsarbeiten unterstützt: insbesondere die SBB sowie Spezialunternehmen aus dem Tief- und Strassenbau, Brücken- und Gleisbau und acht Spezialisten der Deutschen Bahn. Die entstandenen Schäden von rund 40 Millionen Franken sind durch das Versicherungsprogramm gedeckt.

→ Erneuter Wassereinbruch im Tunnel Engelberg

Das Unwetter vom 21. bis 23. August zog auch den sich im Bau befindlichen Tunnel nach Engelberg in Mitleidenschaft. An der ungefähr gleichen Stelle wie im Jahr 2003 drang Wasser in den Tunnel (500 bis 1000 Liter pro Sekunde), was zur teilweisen Überflutung des Tunnels führte. Es entstanden Schäden am Gewölbe und an der Sohle, diverse Druck-, Wasser- und Stromleitungen wurden zerstört und die Baugrube für das Portalbauwerk füllte sich mit Kies.

Oberhalb der Wassereinbruchsstelle konnten die Arbeiten am Betongewölbe vom Südportal her bereits am 6. September wieder aufgenommen werden. Das Aufräumen und die Arbeiten am Betongewölbe unterhalb der Wassereinbruchsstelle waren allerdings nur unter strengen Sicherheitsauflagen und intensiver Beobachtung der Witterung und Wasserführung möglich. Die Arbeiten in der Wasser führenden Zone konnten erst im Winter 2005/2006 wieder aufgenommen werden, da der Rückgang des Wassers abgewartet werden musste. Durch die entstandenen Schäden sind eine zeitliche Verzögerung und entsprechende Mehrkosten unumgänglich. Die Planungsarbeiten für die Projektanpassungen wurden aufgenommen und hängen nicht zuletzt von weiteren karsthydrologischen Erhebungen ab.

Nach dem Unwetter im August waren 20 bis 25 Busse im Einsatz, um die Transportleistungen der Zentralbahn auf den unterbrochenen Streckenabschnitten gewährleisten zu können.



Neu sitzen 286 Mitarbeitende in der selben Bahn

Mit der Zusammenlegung der LSE und der SBB Brünigbahn zur Zentralbahn mussten zwei unterschiedliche Unternehmenskulturen innert kürzester Zeit zusammengeführt werden. Wichtige Stützen waren dabei der neue Gesamtarbeitsvertrag und Workshops für die Mitarbeitenden zur Stärkung der Identifikation mit der «neuen Arbeitgeberin».

→ Gesamtarbeitsvertrag unterschrieben

Nach langen und harten Verhandlungen zwischen den Gewerkschaften und der Zentralbahn wurde am 20. Juni 2005 der neue GAV unterschrieben und somit die Anstellungsbedingungen per 1. Januar 2006 für alle Mitarbeitenden vereinheitlicht. Die Arbeitszeit der ehemaligen SBB Brünigbahn-Mitarbeitenden wurde um 1 Stunde erhöht und jene der ehemaligen LSE-Mitarbeitenden um die gleiche Dauer reduziert. Die Zentralbahn verfolgte stets eine transparente Kommunikationspolitik und orientierte ihre Mitarbeitenden anlässlich mehrerer Veranstaltungen über das Vorgehen und die geplanten Veränderungen.

→ Die Unternehmenskultur «Zentralbahn»

Damit die Weichen für eine lebendige und positive Unternehmenskultur gestellt werden konnten, legte die Zentralbahn einen Schwerpunkt auf die Teamentwicklung. In Workshops wurde die Identifikation mit der neuen Arbeitgeberin gestärkt. Beim aktiven Gedankenaustausch über «Energiefresser» und «Energiespender» des Alltags hatte jeder Mitarbeitende die Gelegenheit, seine Meinung zu äussern und die Meinungen anderer anzuhören. In gemischten Teams wurde diskutiert, Verständnis für die neuen Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen geschaffen und ein wichtiger Grundstein für eine neue Unternehmenskultur gelegt.

Abgerundet wurden diese Workshops jeweils mit dem Beisein des Geschäftsführers, welcher den Mitarbeitenden Red und Antwort stand. In einer konstruktiven Atmosphäre stellte er sich kritischen Fragen und nahm Anregungen für Verbesserungen entgegen. Die Möglichkeit des offenen Dialogs wurde sehr geschätzt und trug massgeblich zum besseren Verständnis für Entscheidungen und künftige Vorhaben bei.

→ Die Arbeitgeberin in Zahlen

- Mitarbeitende: 286 (265,96 Stellenprozent)
- durchschnittlicher Personalbestand: 267,21 Stellenprozent
- Altersdurchschnitt: 43 Jahre
- Frauenanteil: 16,1 Prozent
- teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende: 15,5 Prozent
- Lehrlinge: 8 Polymechaniker, 2 Verkehrswegbauer, 3 KV/ÖV

Das positive Ergebnis des 1. Geschäftsjahres spricht in erster Linie für die Mitarbeitenden der Zentralbahn, bei welchen sich der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung herzlich bedanken.



Das neue Erscheinungsbild ist gern gesehen

Im Startjahr galt das Augenmerk einerseits dem visuellen Aufbau der Marke «Zentralbahn» und andererseits mussten die unterschiedlichen Marketing- und Verkaufsprozesse der beiden Unternehmen konsolidiert werden.

→ Ein augenfälliger Auftritt

Die Einführung der Marke «Zentralbahn» hinterliess deutliche Spuren: Vom einfachen Briefpapier über die ganze Beschilderung bis hin zur neuen Website, überall kamen die Farben, Schriften und Vorgaben des neuen Corporate Designs zum Zug. Der auffälligste und grösste Schritt war zweifellos die schnell durchgeführte Umgestaltung des gesamten Rollmaterials. Bereits im Dezember 2004 waren die ersten Wagen mit dem neuen Erscheinungsbild im Einsatz und schon zwei Monate später rollte der letzte Wagen im neuen Kleid aus der Werkstatt.

Mit saisonalen Imagekampagnen wurde die Bekanntmachung der neuen Marke verstärkt. Plakate, Inserate, Radiospiele und TV-Spots trugen den neuen Namen an die Öffentlichkeit und neu gestaltete Flyer, eine Imagebroschüre und Give-aways rundeten die erfolgreichen Massnahmen ab. Sie kommt an, die «neue Bahn»: die Kundinnen und Kunden haben die neue Marke positiv aufgenommen und begrüssen das frische und unverwechselbare Erscheinungsbild.

→ Anstieg der Kundenreaktionen

Zahlreiche betriebliche Störungen sorgten für Unmut bei Fahrgästen, wie der Anstieg der Kundenreaktionen verdeutlichte. Verspätungen, Anschlussbrüche, technische Defekte und nicht vollumfänglich den Erwartungen entsprechende Kundeninformationen im Störfall gaben am häufigsten zu Beschwerden Anlass. Die getroffenen Massnahmen und die aktuelle Entwicklung stimmen zuversichtlich, dass die Zahl der negativen Reaktionen im neuen Jahr schnell und spürbar abnehmen wird.

→ Intensivere Zusammenarbeit

Mit den gewonnenen Erkenntnissen aus dem ersten Jahr kann die Zentralbahn im zweiten Jahr durchstarten. Dank einer noch engeren Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern der Regionen werden die Kundinnen und Kunden von attraktiven Angeboten profitieren.

Das erste Jahr ist vorbei, ein neues kommt, der Slogan bleibt: «Wir bringen Sie hin und weg – auch 2006!».

Anlässlich ihres Starts am
1.1.2005 transportierte
die Zentralbahn über 20 000
Fahrgäste kostenlos auf
dem ganzen Streckennetz.
Was für ein «bahntastischer»
Start ins Neue Jahr!



Neues Rollmaterial für eine neue Bahn

Mit dem neuen Rollmaterial profitiert der Fahrgast von einer noch komfortableren Fahrt mit der Zentralbahn. Die bei der Einführung der neuen SPATZ-Kompositionen (Schmalspur-Panorama-Triebzug) aufgetretenen Kinderkrankheiten konnten behoben werden. Dank neuer Infrastrukturen in den Werkstätten sowie der Umstellung auf modernere Planungsinstrumente gibt es aus der Abteilung Produktion und Werkstätte viel Positives zu berichten.

→ Technische Probleme bei Rollmaterial behoben

Die restlichen acht (total zehn) SPATZ-Kompositionen wurden 2005 in Betrieb genommen. Nach anfänglich grossen technischen Problemen traten am Jahresende praktisch keine betriebsrelevanten Störungen mehr auf. Durch die enge Zusammenarbeit mit dem Lieferanten konnten die Probleme behoben werden. Die erfolgreiche BAV-Abnahme des ersten Steuerwagens mit SPATZ-Fernsteuerung ermöglicht zudem eine Flexibilisierung des Rollmaterialeinsatzes.

→ Neue Infrastrukturen in den Werkstätten Stansstad und Meiringen

Mit der neuen Unterflurdrehmaschine in der Werkstatt Stansstad können stark verschliffene oder abgenutzte Bandagen am Fahrzeug überdreht werden.

Die nach dem Um- und Neubau im Dezember 2004 eingeweihte Werkstatt Meiringen wurde in diesem Jahr voll in Betrieb genommen. Die zeitgemässe und vor allem auf die neuen Triebzüge ausgerichtete Werkstatthalle erweist sich als wertvolle Investition der Zentralbahn und sorgt rundum für zufriedene Gesichter.

→ Ressourcenplanung vereinheitlicht und neue Planungssoftware

Die Ressourcenplanungen der beiden vorherigen Unternehmen wurden in Stansstad zusammengelegt. Das Unwetter im August und deren Folgen stellten eine erste grosse Herausforderung dar. Die Streckenunterbrüche und die schrittweise Inbetriebnahme der Strecke erforderten laufend Änderungen am Personal- und Fahrzeugeinsatz, was dank ausserordentlichem Engagement gut gemeistert wurde.

Mit der Abo-Erneuerungsaktion am Jahresende bedankte sich die Zentralbahn bei ihren Stammkundinnen und Stammkunden, welche der neuen Bahn im turbulenten ersten Jahr treu blieben.



Ein ereignisreiches Jahr

Der Jahresrückblick der Abteilung Infrastruktur ist geprägt von Berichten über ausserordentliche Aufwände als Folge des Unwetters im August. Die Zentralbahn wurde durch die Wasser- und Geröllmassen regelrecht «aus den Gleisen geworfen». Trotz Schattenseiten gab es auch sonnige Ereignisse.

→ Wiederaufbau beschädigter Infrastrukturen

Das Unwetter vom August verursachte massive Schäden an über 20 Stellen des Zentralbahn-Streckennetzes. Überschwemmte oder unterspülte Trassees, beschädigte Brücken und zerstörte Telekommunikations-Anlagen galt es zu reparieren oder wieder aufzubauen. Die Mitarbeitenden hatten alle Hände voll zu tun. Dank enormem Einsatz und Unterstützung externer Unternehmen konnte die Infrastruktur nach relativ kurzer Zeit wieder dem Betrieb übergeben werden.

**Spezialisten aus dem Tief-,
Strassen-, Brücken- und
Gleisbau unterstützten
die Zentralbahn beim
Wiederaufbau beschädigter
Infrastrukturen.**

→ Umzug nach Stansstad und neue gemeinsame Leitstelle

Die Zusammenlegung der beiden Unternehmen machte den Umzug der ehemaligen Brünigbahn-Verwaltung von Luzern nach Stansstad nötig. Da im bestehenden Bürogebäude der LSE in Stansstad nicht genügend Büroräumlichkeiten zur Verfügung standen, wurde ein gut ausgebauter Bürocontainer-Komplex, in welchem derzeit über ein Dutzend Personen arbeiten, auf dem angrenzenden Areal errichtet.

Aus zwei mach eins: Die Leitstellen der LSE in Stansstad und jene der SBB Brünigbahn in Meiringen wurden zur gemeinsamen Zentralbahn-Leitstelle in Stansstad zusammengeführt. Seither koordiniert, steuert und überwacht das neue Team in Stansstad den gesamten Bahnverkehr der Zentralbahn.

→ Es entsteht Neues

Im Mai wurde der umgebaute Bahnhof Sarnen mit einer Eröffnungsfeier der Bevölkerung übergeben. Sie profitiert neu von einer sicheren Unterführung und der Möglichkeit, ebenerdig in die neuen SPATZ-Fahrzeuge «eintreten» zu können. Nicht zuletzt ermöglicht der übersichtlich gestaltete Busbahnhof einen reibungslosen Umstieg in Bus und Postauto.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wurde die Haltestelle Ewil Maxon eröffnet. Die neue Haltestelle zwischen Sachseln und Giswil bietet Anwohnern und Angestellten der Maxon Motor AG einen direkten und bequemen Zugang zum öffentlichen Verkehr.

Mit dem Tunnel Haltiwald wurde ein weiterer Meilenstein im Ausbauprogramm des Zentralbahn-Streckennetzes erreicht. Ab Juni 2006 wird die neue Doppelspur zwischen Hergiswil und Horw erheblich zur Fahrplanstabilität beitragen und den geplanten Ausbau des Fahrplanangebots ermöglichen.

Die neuen Perrons in Giswil, Alpnach Dorf und Alpnachstad ermöglichen das ebenerdige Eintreten in das neue Rollmaterial der Zentralbahn. In Alpnachstad profitieren die Reisenden jetzt von bequemen Umsteigemöglichkeiten auf die Pilatus-Bergbahn und auf die Schiffe der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee.



Bericht der Revisionsstelle

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang / Seiten 24 bis 27) der zb Zentralbahn AG für das am 31. Dezember 2005 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Vorjahresrechnung ist von einer anderen Revisionsstelle geprüft worden. In ihrem Bericht vom 15. März 2005 hat diese ein uneingeschränktes Prüfungsurteil abgegeben. Die Prüfungsarbeiten wurden am 24. Februar 2006 beendet.

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

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung per 31. Dezember 2005 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes (EBG) geprüft und mit Bericht vom 22. März 2006 genehmigt.

Bern, 29. März 2006
Ernst & Young AG

Alessandro Miolo
dipl. Wirtschaftsprüfer
(Mandatsleiter)

Daniel Odermatt
dipl. Wirtschaftsprüfer

Die vom Unwetter verursachten Schäden von rund 40 Millionen Franken sind durch die Versicherung gedeckt.

Erfolgsrechnung 2005

	2005	2004
Betriebsertrag		
Verkehrserträge	20 917 761	7 312 414
Abgeltungen	43 259 150	7 938 999
Regionaler Personenverkehr	26 302 661	
Infrastruktur	16 956 489	
Mieterträge Liegenschaften	1 773 020	493 931
Nebenerträge	3 623 299	2 340 009
Ertrag aus Versicherungsleistung	16 662 286	
Eigenleistungen	1 290 270	120 314
Ertragsminderung	-285 262	
Total Betriebsertrag	87 240 524	18 205 667
Betriebsaufwand		
Materialaufwand	-4 355 151	-2 128 782
Personalaufwand	-32 651 411	-7 740 828
Gehälter und Löhne	-23 190 018	-6 033 637
Zulagen, Spesen, übriger Personalaufwand	-4 004 146	-527 731
Sozialaufwand	-5 457 248	-1 179 460
Sonstiger Betriebsaufwand	-23 752 146	-4 741 599
Abschreibungen	-23 465 542	-1 849 485
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-492 396	
Total Betriebsaufwand	-84 716 646	-16 460 694
Betriebsergebnis	2 523 878	1 744 973
Erfolg aus Veräußerung von Anlagevermögen	10 000	1 464 132
Auflösung Rückstellungen	0	186 612
Bildung Rückstellungen	-52 000	
EBIT	2 481 878	3 395 717
Finanzertrag	131 124	587 053
Finanzaufwand	-1 809 128	-587 053
Gewinn vor Steuern	803 875	3 395 717
Steuern	0	0
Jahresgewinn	803 875	3 395 717

Bilanz 2005

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
Aktiven		
Umlaufvermögen	44 567 321	20 027 200
Barbestände, Postkonto und Bankguthaben	10 406 733	13 613 381
Bankguthaben nach Art. 56/57 EBG	10 175 177	5 004 775
Debitoren	3 751 748	1 169 625
Übrige Forderungen	11 586 806	
Lagervorräte	1 412 184	42 763
Übrige Aktiven	7 234 673	196 656
Anlagevermögen	291 734 736	103 953 431
Anlagenrechnung	352 984 497	67 235 933
./ Abschreibungsrechnung	-193 434 648	-46 222 566
Buchwert Anlagenrechnung	159 549 849	21 013 367
Unvollendete Objekte	132 144 191	82 940 055
Finanzanlagen	40 696	9
Total Aktiven	336 302 057	123 980 631
Passiven		
Fremdkapital	94 178 071	11 356 803
Kurzfristige Verbindlichkeiten	35 865 026	7 322 360
Kreditoren	24 907 607	4 947 580
Darlehen Übergangsfinanzierung	4 000 000	
Rückstellungen Zeitguthaben	1 261 184	1 063 296
Übrige Passiven	5 696 235	1 311 484
Langfristige Verbindlichkeiten	58 313 045	4 034 443
Darlehen	56 950 000	4 034 443
Rückstellungen Vorsorgeverpflichtung	1 363 045	
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand	113 720 621	91 186 525
Eigenkapital	127 599 490	18 041 586
Grundkapital	120 000 000	14 800 000
Reserven und Rücklagen		1 331 710
Rücklagen nach Art. 56/57 EBG		352 057
Rücklagen nach Art. 64 EBG	7 599 490	1 557 819
Bilanzgewinn	803 875	3 395 717
Total Passiven	336 302 057	123 980 631

Anhang zur Jahresrechnung 2005 (gemäss Art. 663b OR)

1. Stetigkeit der Darstellung der Jahresrechnung

Die Vergleichbarkeit der Jahre 2004 und 2005 ist beeinträchtigt. Die Zahlen 2004 beziehen sich auf die LSE (Luzern-Stans-Engelberg-Bahn). Das Jahr 2005 der Zentralbahn ist das erste Geschäftsjahr der fusionierten LSE und Brünigbahn der SBB.

2. Brandversicherungswerte der Sachanlagen

	31.12.2005	31.12.2004
Gebäude und Anlagen	47 716 900	25 203 103
Fahrzeuge	314 486 900	98 217 309
Total	362 203 800	123 420 412

3. Darlehen

Nidwalden kurzfristig (Übergangsfinanzierung)	2 000 000	0
Obwalden kurzfristig (Übergangsfinanzierung)	2 000 000	0
SBB Konzern langfristig (Fahrzeugbeschaffung)	56 950 000	0
SBB Konzern langfristig (Infrastrukturinvestitionsbeiträge, Bund)	71 897 600	0
Total	132 847 600	0

4. Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand

	31.12.2005 Total	31.12.2005 Bund	31.12.2005 Nidwalden	31.12.2005 Obwalden	31.12.2004 Total	31.12.2004 Bund	31.12.2004 Nidwalden	31.12.2004 Obwalden
Bedingt rückzahlbare Beiträge (Anlagen)								
Investitionsdarlehen Vereinbarung 1968	0	0	0	0	4 034 443	2 831 500	814 623	388 320
5. Vereinbarung 1988	0	0	0	0	1 000 000	419 300	422 900	157 800
7. Vereinbarung 1998	18 325 943	18 325 943	0	0	0	0	0	0
9. Vereinbarung	6 200 000	6 200 000	0	0	0	0	0	0
	24 525 943	24 525 943	0	0	5 034 443	3 250 800	1 237 523	546 120

Rückzahlbare Beiträge / Darlehen (Fahrzeuge)

1. Vereinbarung 1982	0	0	0	0	1 277 200	894 040	257 229	125 931
2. Vereinbarung 1982	414 751	259 849	103 909	50 993	607 445	394 845	142 649	69 951
4. Vereinbarung 1984	1 024 252	573 443	316 661	134 148	1 067 260	616 451	316 661	134 148
5. Vereinbarung 1988	3 883 236	1 580 754	1 676 805	625 677	3 965 000	1 662 518	1 676 805	625 677
6. Vereinbarung 1995	2 541 801	944 588	1 204 690	392 523	2 244 276	829 263	1 022 490	392 523
Fahrzeugbeschaffung 2005	6 000 000	0	6 000 000	0	0	0	0	0
	13 864 040	3 358 634	9 302 065	1 203 341	9 161 181	4 397 117	3 415 834	1 348 230

Laufende Vereinbarungen

6. Vereinbarung 1995	70 000	0	0	70 000	5 060 344	1 869 722	2 305 514	885 108
7. Vereinbarung 1998	0	0	0	0	70 300 000	60 085 000	5 107 500	5 107 500
8. Vereinbarung 2001	2 980 000	1 200 900	1 257 900	521 200	5 665 000	2 283 000	2 391 200	990 800
Zinsen auf laufenden Vereinbarungen ¹	383 038	264 358	118 680 ²					
	3 433 038	1 465 258	1 376 580	591 200	81 025 344	64 237 722	9 804 214	6 983 408

Total	41 823 021	29 349 835	10 678 645	1 794 541	95 220 968	71 885 639	14 457 571	8 877 758
--------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------

Total inkl. SBB Konzern

Infrastrukturinvestitionsbeiträge	113 720 621
-----------------------------------	-------------

¹ 2004 enthalten in Bilanzposition Rücklagen nach Art. 56/57 EBG Total 352 057 Franken

² Total Obwalden und Nidwalden

5. Rückstellungen/Vorsorgeverpflichtungen

Für die berufliche Vorsorge ist die zb Zentralbahn AG sowohl bei der Pensionskasse ASCOOP als auch bei der Pensionskasse SBB angeschlossen. Beide Pensionskassen weisen per 31. Dezember 2005 eine versicherungstechnische Deckungslücke auf.

Zur Beseitigung der anteiligen Unterdeckung der Pensionskasse ASCOOP von 8 592 453 Franken (Stand 31. Dezember 2004 mit technischem Zinssatz von 3 Prozent für 132 versicherte Mitarbeitende und Rentner) ist die zb Zentralbahn AG die Verpflichtung eingegangen, während der voraussichtlichen Sanierungsdauer von 15 Jahren jährlich 3 Prozent der Lohnsumme der aktiven Versicherten als Sanierungsleistung an die Pensionskasse ASCOOP zu bezahlen. Der Barwert dieser Sanierungsbeiträge beläuft sich bei einem Diskontsatz von 3,5 Prozent auf 1 363 045 Franken. Dieser Betrag wurde zulasten des Ergebnisses 2005 zurückgestellt.

Für die anteilige Unterdeckung derjenigen Mitarbeitenden und Rentner, welche bei der Pensionskasse SBB angeschlossen sind, ist in der Jahresrechnung der zb Zentralbahn AG keine Rückstellung bilanziert. Hingegen besteht in der Jahresrechnung der SBB AG eine Rückstellung von 1,333 Millionen Franken (im Vorjahr: 1,239 Millionen Franken), welche die Unterdeckung der Pensionskasse SBB teilweise abdeckt. Diese Rückstellung garantiert anteilmässig auch die Unterdeckung der zb Zentralbahn AG. Im Bestreben, die Pensionskasse SBB zu sanieren, sind zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen SBB und dem Bund Verhandlungen im Gange. Vor diesem Hintergrund könnten weitere Sanierungsmassnahmen zu einem wesentlichen Mittelabfluss bei der zb Zentralbahn AG führen.

6. Unwetter August 2005

Die aus dem Unwetter im August entstandenen Schäden werden auf etwa 40 Millionen Franken geschätzt. Im Geschäftsjahr 2005 sind 16,6 Millionen Franken angefallen. Unversicherte Schäden und der Selbstbehalt in der Höhe von 0,74 Millionen Franken belasten das Jahresergebnis 2005. Die Aufwände sind in den einzelnen Aufwandpositionen enthalten. Wo ganze Anlagen zu ersetzen sind, erscheinen sie als Anlagen im Bau in der Bilanz, wurden aber zu 100 Prozent über die Abschreibungen wertberichtigt.

7. Verbindlichkeiten

	31.12.2005	31.12.2004
Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen	4 000	0

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes

Zur Verfügung der Generalversammlung

Jahresgewinn 2005	803 875
-------------------	---------

Antrag des Verwaltungsrates

Zuweisung an die Rücklagen nach Art. 64 EBG (zur Deckung künftiger Fehlbeträge)	788 863
Verlustvortrag Telebus per 1. Januar 2005 ¹	-22 474
Abbau Verlustvortrag durch Betriebsgewinn Telebus 2005	11 576
Verlustvortrag auf neue Rechnung	-10 898
Guthaben Kanton Nidwalden ²	3 436

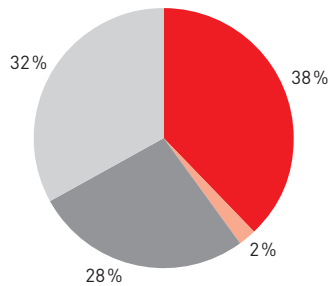
¹ Die Betriebsverluste und -gewinne aus dem Telebus-Betrieb sind nicht abgeltungsberechtigt und müssen auf die neue Rechnung vorgetragen und separat ausgewiesen werden.

² Der Betrag wird im 2006 dem Kanton Nidwalden rückerstattet



Die zb in Zahlen

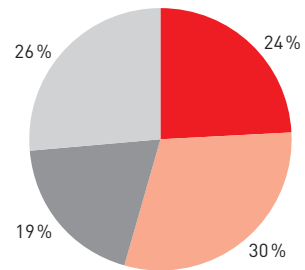
→ Aufwand



Total 86 436 649 Franken

- Personalaufwand
- Finanzaufwand
- Abschreibungen
- Sachaufwand

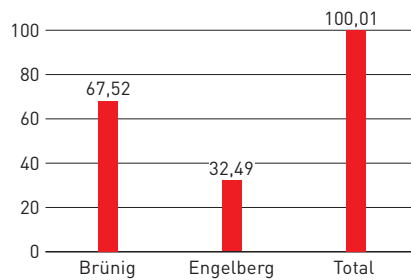
→ Ertrag



Total 87 240 524 Franken

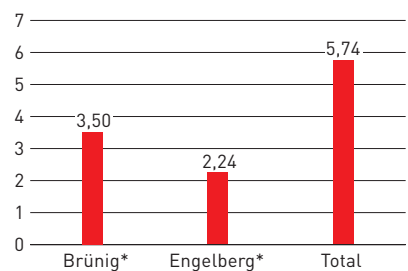
- Verkehrserträge
- Abteilungen regionaler Personenverkehr
- Abteilungen Infrastruktur
- Übriges

→ Personenkilometer



■ Pkm in Mio. km

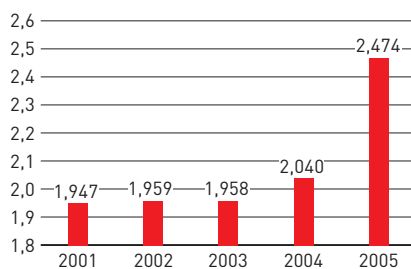
→ Beförderte Personen



* ohne Anteile Unwetterperiode Aug. bis Sept. 2005

■ Beförderte Personen in Mio.

→ Angebotene Zugkilometer



■ Kurskilometer (LSE und Brünigbahn) in Mio.





zb Zentralbahn AG

Stanserstrasse 2

Postfach 457

6362 Stansstad

Fon 051 228 85 85

Fax 051 228 85 86

info@zentralbahn.ch

kundendienst@zentralbahn.ch

www.zentralbahn.ch