



BLS
Geschäftsbericht
2015



Kennzahlen 2015

Konzernergebnis

in TCHF

3'747 -40.2%

Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

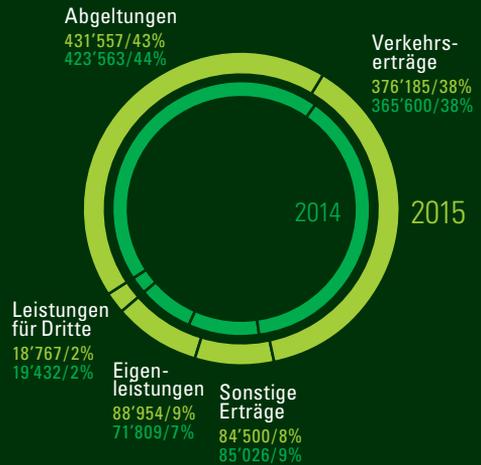
in TCHF

16'594 -11.8%

Betriebsertrag

in TCHF

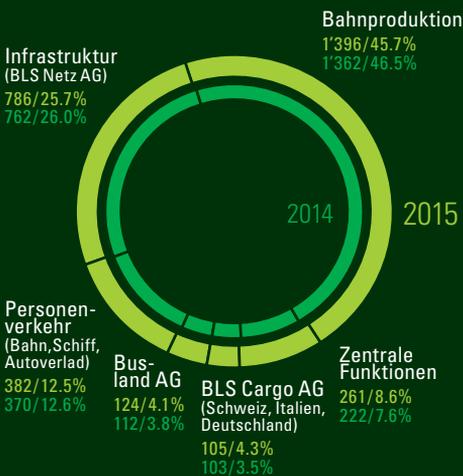
1'002'053 +3.8%



Mitarbeitende BLS-Gruppe

Personen

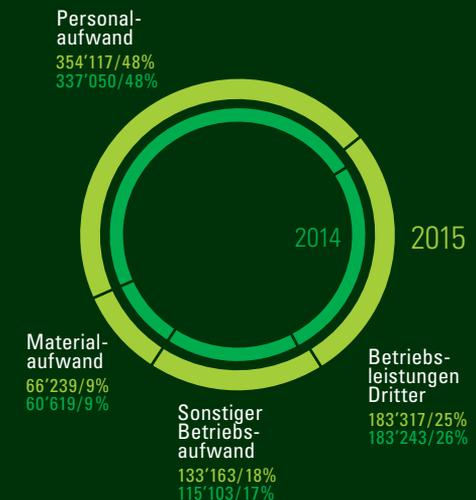
3'054 +4.2%



Betriebsaufwand ohne Abschreibungen

in TCHF

736'837 +5.9%



Leistungszahlen 2015

KENNZAHLEN \wedge



Die BLS

Die BLS AG ist die stärkste eigenständige Privatbahn in der Schweiz. Sie fährt im Auftrag von sieben Kantonen und versteht sich als innovative und ambitionierte Mobilitätsanbieterin. In ihrem Fokus stehen ihre Kunden.

Die BLS betreibt die Berner S-Bahn und damit das zweitgrösste S-Bahn-Netz der Schweiz. Zudem fährt sie die Linien von Luzern nach Langnau und Langenthal und damit den westlichen Teil der S-Bahn Zentralschweiz. Auch im touristischen Verkehr ist die BLS verankert. Zu ihrem Angebot zählen Bahnlinien durch das Emmental, im Seeland bis zum Jura, im Simmental, nach Interlaken sowie über die Lötschberg-Bergstrecke.

Das Tochterunternehmen BLS Netz AG betreibt und unterhält ein 420 Kilometer langes Eisenbahnnetz. Herzstück der BLS-Infrastruktur ist die Lötschbergachse mit dem 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnel und der 60 Kilometer langen Bergstrecke von Frutigen nach Brig. Der Lötschberg-Basistunnel wurde 2007 als damals weltweit modernster Bahntunnel in Betrieb genommen, die Bergstrecke wurde 1913 als ebenso eindrücklicher Pionierbau eröffnet.

Das Tochterunternehmen BLS Cargo AG nimmt eine zentrale Position im Schienengüterverkehr im Alpentransit durch die Schweiz ein.

Neben ihrem Kerngeschäft Bahn ist die BLS in weiteren Verkehrsbereichen tätig. Im Emmental betreibt sie mit ihrem Tochterunternehmen Busland AG ein ausgedehntes Busnetz, bestehend aus 18 Linien. Mit der Schifffahrt und dem Autoverlad gehören weitere, nicht abgeltungsberechtigte Geschäftsfelder zum Unternehmen. Die Schifffahrt auf dem Thuner- und dem Brienersee ist ein Aushängeschild für die Tourismusdestination Berner Oberland. Der Autoverlad am Lötschberg von Kandersteg nach Goppenstein bietet ganzjährig eine schnelle Verbindung von Bern ins Wallis.

Bei der BLS arbeiten rund 3'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie engagieren sich täglich dafür, dass die BLS ihren Kunden die bestmögliche Leistung bietet und dass der Bund und die Kantone das bestellte Verkehrsangebot erhalten. Haupteigner der BLS AG ist der Kanton Bern.

BLS Geschäftsbericht 2015

Kennzahlen	Klappe Titelseite
<hr/>	
Rückblick	
› Das Geschäftsjahr 2015	S. 02–04
› Finanzielles Ergebnis 2015	S. 05
<hr/>	
Ausblick	
› Interview mit CEO und Verwaltungsratspräsident	S. 06–09
<hr/>	
Fokusthemen	
› Die BLS verbindet	S. 10–13
› Die BLS modernisiert	S. 14–17
› Die BLS bewegt	S. 18–21
<hr/>	
Chronik 2015	S. 22–23
<hr/>	
Nachhaltigkeitsbericht	S. 24–29
<hr/>	
Corporate Governance	S. 30–36
<hr/>	
Impressionen	
› S-Bahn – der Puls der Region	S. 37–52
<hr/>	
Finanzielle Berichterstattung	S. 53–97
<hr/>	
BLS-Liniennetz	Klappe Rückseite
<hr/>	

Mit dem vorliegenden Bericht legt der Verwaltungsrat der BLS Rechenschaft ab über das Geschehen im BLS-Konzern im Jahr 2015.

Der Konzern umfasst die BLS AG sowie Beteiligungen, an denen die BLS AG direkt oder indirekt die Mehrheit besitzt. Die BLS Netz AG ist Bestandteil des Konzerns, weil die BLS AG aufgrund einer Vereinbarung mit dem Hauptaktionär Bund die Kontrolle ausübt.

Die Jahresrechnungen der Tochtergesellschaften BLS Netz AG, BLS Cargo AG und Busland AG werden im Gegensatz zu den vergangenen Jahren nicht mehr individuell ausgewiesen. Die entsprechenden Jahresrechnungen können in den Geschäftsberichten der Tochtergesellschaften eingesehen werden.

Das Geschäftsjahr 2015

Die BLS hat im Geschäftsjahr 2015 mehr Personen transportiert als im Vorjahr und ein zufriedenstellendes finanzielles Resultat erzielt. Sie hat die zwei grössten Investitionen der kommenden Jahre, einerseits die Beschaffung neuer Züge und andererseits die Neuorientierung ihrer Instandhaltung, entscheidend vorangetrieben. Im Spannungsfeld zwischen kurzfristigem Innovationsdruck und langfristiger Planung bietet die BLS ihren Kunden effiziente Mobilitätsleistungen.

Bernard Guillelmon
CEO

Dr. Rudolf Stämpfli
Präsident des Verwaltungsrats



Das Geschäftsjahr 2015

Unsere Zeit ist geprägt von einem enormen Erneuerungstempo. Kaum erreichen neue Produkte den Markt, werden sie durch die nächste Generation noch intelligenterer Angebote verdrängt. Kaum gewöhnen wir uns an neue Technologien, sind sie überholt. Dieses Erneuerungstempo verändert auch das Verhalten unserer Kunden. Es ist die Aufgabe der BLS, neue Kundenbedürfnisse durch innovative Angebote und Dienstleistungen zu erfüllen. So haben wir im vergangenen Jahr beispielsweise die LiberoTickets-App lanciert, auf der wir unseren Kunden regelmässig neue Funktionen anbieten. Heute arbeiten wir bereits an neuen Vertriebslösungen, die wir an den Mobilitätsbedürfnissen der Kunden ausrichten. Die digitale Transformation bietet der BLS Chancen, die wir gezielt nutzen wollen.

Andererseits planen wir im öffentlichen Verkehr über lange Zeiträume. Die neuen Züge, deren Beschaffung wir im Jahr 2015 wegweisend vorangetrieben haben, werden erst in fünf bis zehn Jahren auf unserem Schienennetz fahren. Die neue S-Bahn-Werkstatt, für die wir derzeit einen Standort suchen, wollen wir mindestens 50 Jahre lang betreiben können. Auf zahlreichen Baustellen modernisieren wir derzeit unsere Infrastruktur mit dem Ziel, unsere Bahnhöfe und unser Schienennetz über lange Zeiträume effizient einzusetzen.

Im Spannungsfeld zwischen kurzfristigem Innovationsdruck und langfristiger Planung verfolgt die BLS folgenden Grundsatz: Wir bieten unseren Kunden effiziente und optimal vernetzte Lösungen und einen einfachen Zugang zu attraktiven Mobilitätsleistungen. Die Zahlen zeigen, dass wir mit unserem Angebot auf dem richtigen Weg sind: 2015 waren erneut mehr Leute als im Vorjahr mit der BLS unterwegs. Gut 60 Millionen Passagiere sind mit unseren Zügen, Bussen und Schiffen gefahren. Wir haben mehr als eine Million Fahrzeuge auf unsere Autozüge verladen und unser Tochterunternehmen BLS Cargo hat 18'225 Güterzüge durch die Alpen geführt. Unser Kerngeschäft, der regionale Personenverkehr auf der Schiene, wuchs um 1.5 Prozent

auf 933 Millionen Personenkilometer. Bereits im Vorjahr hatten wir ein Wachstum von zwei Prozent verzeichnet. Mit einer Pünktlichkeit von 94 Prozent waren unsere Züge im Jahr 2015 wiederum äusserst zuverlässig unterwegs.

Die Schifffahrt knackte erneut die Marke von einer Million Passagieren und erzielte erstmals seit 2009 ein positives Ergebnis. Das Tochterunternehmen Busland AG transportierte leicht weniger Personen als im Vorjahr, verbesserte jedoch das finanzielle Ergebnis. Auch beim Autoverlad verzeichnen wir einen leichten Nachfragerückgang, den wir auf die Einführung eines neuen Tarifsystems und den Rückgang des Tourismus im Wallis zurückführen. Gerade dank des neuen Tarifsystems sowie dank Kostensenkungsmassnahmen schaffte der Autoverlad trotzdem den Sprung in die Gewinnzone.

Besonders erfreulich ist die deutliche Zunahme von elf Prozent des Verkehrsvolumens im Güterverkehr. BLS Cargo fuhr in fast allen Verkehrsegmenten mehr Züge als im Vorjahr, wobei insbesondere die Verkehre für die Mineralölindustrie überproportional zunahmen. Die Kunden schätzen unsere wettbewerbsfähigen Dienstleistungen und unsere neuen Verkehrskonzepte, die ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis ermöglichen. Trotz starkem Schweizer Franken und hohem Druck durch die Wettbewerber und die Strasse, die von historisch tiefen Dieselpreisen profitiert, wechseln weiterhin Kunden zu BLS Cargo.

Die Grundlage dafür, dass die BLS täglich mehr als 150'000 Kunden bewegen kann, sind eine hochwertige Infrastruktur und ein effizienter Betrieb. Der Bereich Infrastruktur hat im vergangenen Jahr 231 Millionen Franken investiert – das sind 50 Millionen Franken mehr als 2014. Auf unseren grossen Baustellen haben wir wichtige Meilensteine erzielt: Im neuen Rosshäuserntunnel schafften wir den Durchschlag der oberen Tunnelhälfte. In Huttwil starteten wir während einer dreiwöchigen Totalsperre im Sommer die entscheidende Phase der grossräumigen Modernisierung des Bahnhofs.

Das Geschäftsjahr 2015

Im Jahr 2015 haben wir das Refit unserer NINA-Flotte gestartet, durch das wir die 36 Züge auf den neusten Stand der Technik bringen. Mit dem Refit verlängern wir die Betriebszeit der Züge um drei bis sechs Jahre und verbessern ihre Energieeffizienz. Hohe Energieeffizienz streben wir auch für unsere Züge der nächsten Generation an. Bei der Beschaffung einer neuen Zugflotte haben wir im Jahr 2015 das Feld der möglichen Hersteller auf vier Kandidaten verkleinert: Alstom, Siemens, Stadler und Bombardier haben sich in einer ersten Qualifikationsphase durchgesetzt und arbeiten nun detaillierte Offerten aus. Die ersten der 60 neuen S-Bahn- und RegioExpress-Züge werden wir 2021 in Empfang nehmen.

Mit den neuen Zügen werden wir einen weiteren Schritt gehen auf dem Weg zu einem nachhaltig gesunden Unternehmen im Mobilitätsbereich: Weil die neuen Züge die Anzahl unserer Flottenfamilien von sieben auf drei reduzieren, werden wir effizienter in der Instandhaltung. Dasselbe gilt für die Werkstätten: Mit zwei modernen

statt den heutigen vier in die Jahre gekommenen Standorten können wir unsere Züge in Zukunft wirtschaftlicher instand halten. Den Umbau der Werkstatt Spiez haben wir im vergangenen Jahr in die Wege geleitet. Für die notwendige neue Werkstatt im Raum Bern wollen wir gemeinsam mit der eingesetzten Begleitgruppe im Jahr 2016 eine möglichst optimale Lösung finden.

Die BLS blickt auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Was wir erreicht haben, verdanken wir dem Vertrauen unserer Kunden und unserer Aktionäre sowie dem Bund und den Kantonen, in deren Auftrag wir unsere Leistungen erbringen. Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir auch all unseren Mitarbeitenden, die mit hohem Engagement und grosser Leistungskraft jeden Tag die Bedürfnisse unserer Kunden erfüllen. Wir schätzen ihre Leidenschaft und sind überzeugt, dass sie unsere Kunden auch im neuen Geschäftsjahr mit grossem Tatendrang und innovativen Ideen begeistern werden.



Dr. Rudolf Stämpfli
Präsident des Verwaltungsrats



Bernard Guillelmon
CEO

Finanzielles Ergebnis 2015

Die BLS AG hat ein Konzernergebnis von CHF 3.7 Mio. erwirtschaftet. Das sind CHF 2.5 Mio. weniger als im Vorjahr. Die Aufhebung des Euro-Mindestkurses beeinflusste das Ergebnis massgeblich und belastete vor allem die BLS Cargo AG stark. Trotzdem schlossen alle Geschäftsbereiche der BLS das Jahr mit einem positiven Ergebnis ab.

Die BLS AG hat im Jahr 2015 in einem anspruchsvollen Geschäftsumfeld ein zufriedenstellendes Konzernergebnis von CHF 3.7 Mio. erwirtschaftet. Das sind CHF 2.5 Mio. weniger als im Vorjahr. Massgeblichen Einfluss auf das Ergebnis hatte die Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank. Trotz der dadurch verschärften finanziellen Lage erzielten alle Geschäftsbereiche der BLS ein positives Ergebnis. Die nicht abgeltungsberechtigten Geschäftsfelder Autoverlad und Schifffahrt schlossen deutlich besser ab als im Vorjahr und auch die BLS Cargo AG, die besonders stark vom Wertzerfall des Euro betroffen ist, erzielte einen leichten Gewinn.

Die BLS-Schifffahrt verbesserte ihr Ergebnis gegenüber 2014 dank Massnahmen bei der Angebotsgestaltung sowie im Ertrags- und Kostenmanagement. Weil ausserdem keine Wertberichtigung mehr gebildet werden musste – im Vorjahr war eine Wertberichtigung über CHF 4.4 Mio. vorgenommen worden –, steigerte die Schifffahrt ihr Ergebnis um CHF 5.5 Mio. und erreichte erstmals seit 2009 ein positives Ergebnis. Der Autoverlad verbesserte sein Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um CHF 1.7 Mio. und schaffte den Sprung in die Gewinnzone. Hauptgründe dafür sind die Einführung eines neuen Tarifsystems und Kostensenkungsmassnahmen.

Für den technischen Grundlagenwechsel beim BLS-Vorsorgewerk bei der Symova AG wurde eine Rückstellung in der Höhe von CHF 20 Mio. gebildet, die dem Personalaufwand belastet wurde.

Wie im Vorjahr konnte die BLS im Geschäftsjahr 2015 erneut Effizienzsteigerungen umsetzen, welche die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sicherstellen. Die daraus resultierenden finanziellen Vorteile haben wir zum Teil an die Besteller weitergegeben. Das im Jahr 2012 gestartete Kostensenkungsprogramm «Gipfelfesturm», mit dem die BLS CHF 50 Mio. dauerhaft einspart, wurde 2015 erfolgreich beendet. Das Programm wurde in den ordentlichen Strategie- und Planungsprozess überführt.

Der ausführliche Bericht mit den Erläuterungen zu den einzelnen Geschäftsfeldern findet sich ab Seite 53.

AUSBLICK

Mutige Zukunftskonzepte für die Mobilität



«Wir müssen uns stärker auf die Bedürfnisse unserer Kunden ausrichten. Und wir müssen die Eigenverantwortung unserer Mitarbeitenden weiter stärken.»

Bernard Guillelmon
CEO

«Die BLS hat sich immer wieder als Pionierbahn bewiesen. Diesen Beweis wird sie auch in Zukunft liefern, mit innovativen Ideen für den öffentlichen Verkehr.»

Dr. Rudolf Stämpfli
Präsident des Verwaltungsrats



Rudolf Stämpfli, der öffentliche Verkehr (öV) in der Schweiz wird immer teurer, die Bahnkunden bezahlen immer mehr für ihre Billette. Befindet sich der öV in einer ähnlichen Kostenspirale wie das Gesundheitssystem?

Rudolf Stämpfli: Ähnlich wie beim Gesundheitssystem erwartet der Benutzer des öffentlichen Verkehrs, dass immer mehr Leistungen in den Tarifen inbegriffen sind. Vergleichbar ist auch, dass wir weder beim Gesundheitssystem noch im öV die wahren Kosten kennen. Den Kunden ist oft nicht bewusst, wie viel die gesamte Leistung kostet, die sie in Anspruch nehmen. Wer mit dem Zug in der zweiten Klasse Bern–Zürich retour fährt, zahlt 100 Franken und findet das unglaublich viel – sieht aber nicht, dass die Leistung effektiv rund 250 Franken kostet. Bei vielen Leistungen, die der Staat zur Verfügung stellt, fehlt die Kostentransparenz.

Bernard Guillelmon, wie kann der öV seinen Kunden diese Kostentransparenz aufzeigen?

Bernard Guillelmon: Ich finde es sinnvoll, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über «Mobility Pricing» nachdenkt. Mobility Pricing ist ein übergeordnetes Thema. Es geht nicht nur darum, wie viel die Eisenbahn oder der öffentliche Verkehr kosten, sondern um die Frage, welchen Preis unsere Mobilität insgesamt hat. Ein Mobility Pricing für alle Verkehrsträger – also auch für den Strassenverkehr – ist der einzige Weg, um der Öffentlichkeit aufzuzeigen, was unsere Mobilität tatsächlich kostet. Wie man ein Mobility Pricing allerdings tarifiert, ist eine politische Frage, die einzelne Unternehmen nicht beantworten können. So könnte zum Beispiel festgehalten werden, dass zwischen sieben und neun Uhr morgens Mobilität grundsätzlich teurer ist als von neun bis elf Uhr, weil wir die gesamte Leistungsfähigkeit der Bahn auf die Hauptverkehrszeit von sieben bis neun Uhr auslegen müssen.

Und was kann die BLS dazu beitragen, dass sich die Schweiz ihren öV in Zukunft noch leisten kann? Steht ein weiteres Sparprogramm an?

Bernard Guillelmon: Die BLS ist in den letzten Jahren deutlich effizienter geworden. Diese Effizienzgewinne geben wir zu einem grossen Teil weiter, was sich positiv auf die Abgeltungen der öffentlichen Hand auswirkt. Das Programm «Gipfelsturm», mit dem wir seit 2013 insgesamt 50 Millionen Franken eingespart haben, ist jetzt abgeschlossen. Aber an Effizienz zu gewinnen, ist für die BLS selbstverständlich eine Daueraufgabe.

Rudolf Stämpfli: Ich möchte den Ausdruck Sparen relativieren. Sparen tun wir nur, wenn wir etwas, das wir bisher gemacht haben, nicht mehr machen. Entscheidend ist ein anderes Wort: Effizienzsteigerung. Wir müssen mit jedem eingesetzten Franken mehr Leistung erbringen.

Der BLS stehen grosse Investitionen bevor – die Beschaffung neuer Züge für die S-Bahn und den Regionalverkehr oder der Bau einer neuen Werkstatt, um nur zwei zu nennen. Was bedeuten diese Investitionen für die BLS?

Bernard Guillelmon: Die erwähnten Projekte sind, wie Sie richtig sagen, Investitionen – und zwar betriebsnotwendige. Mit der Beschaffung ersetzen wir Züge, die weitgehend abgeschrieben sind. Das führt zwangsläufig zu einem Kostensprung und höherem Abgeltungsbedarf. Höhere Kosten dürfen nur dort entstehen, wo unsere Kunden dafür einen Vorteil erhalten.

Rudolf Stämpfli: Vergessen wir nicht, die neuen Züge machen uns effizienter in der Instandhaltung, weil wir die Anzahl der Flottenfamilien von sieben auf drei reduzieren. Dasselbe gilt für die Werkstätten. Mit zwei modernen statt den heutigen vier in die Jahre gekommenen Standorten können wir die Züge wirtschaftlicher instand halten.

AUSBLICK **Mutige Zukunftskonzepte für die Mobilität**

Das Vorgehen der BLS zum geplanten Werkstattstandort Riedbach hat viele Leute irritiert. Im Sommer 2015 hat die BLS eine unabhängige Begleitgruppe eingesetzt, welche die Standortwahl unter die Lupe nimmt. Welche Erfahrungen macht die BLS damit?

Rudolf Stämpfli: Es ist unsere Aufgabe, der Öffentlichkeit aufzuzeigen, worum es geht. Weil uns die Werkstatt Aebimatt beim Bahnhof Bern künftig nicht mehr zur Verfügung steht, benötigen wir eine neue Werkstatt – 20 Hektaren gross, nahe am Knoten Bern, an einer gut erschlossenen Bahnlinie. Die Begleitgruppe gibt uns die Möglichkeit, mit allen Interessengruppen die Bedeutung dieser Parameter zu diskutieren und sie an anderen Eckwerten wie Landschaftsschutz oder landwirtschaftlichen Bedürfnissen zu messen.

Bernard Guillelmon: Ich schätze die offenen Gespräche, die wir in der Begleitgruppe gemeinsam führen. Es ist wichtig, dass die Teilnehmenden genau verstehen, wie das Gesamtsystem Eisenbahn funktioniert. Was man uns als BLS anlasten kann, ist, dass wir davon ausgegangen sind, dass die breite Öffentlichkeit das bereits versteht. Die drei erwähnten Parameter sind ja keine Willkür, sondern eine Schlussfolgerung aus vielen Überlegungen und Untersuchungen. Die Bahnlinien rund um Bern sind gebaut, das Eisenbahnsystem setzt uns sehr enge Leitplanken. In der Diskussion in der Begleitgruppe merken wir jetzt, dass unsere Standortevaluation nicht so schlecht war, wie sie öffentlich dargestellt wird. Das bedeutet aber nicht, dass sich die Begleitgruppe bereits für Riedbach oder einen anderen Standort entschieden hat.

Wie geht es im Jahr 2016 weiter?

Rudolf Stämpfli: Die Begleitgruppe wird im Laufe des Jahres einen Lösungsvorschlag erarbeiten, den wir sehr ernst nehmen werden. Diese Lösung wird aus Sicht der BLS betriebswirtschaftlich eventuell nicht ideal sein, könnte aber den Vorteil bieten, dass sie eine breite politische und gesellschaftliche Akzeptanz genießt.

Reden wir über den regionalen Personenverkehr, der unter Federführung des Bundesamts für Verkehr (BAV) in den kommenden Jahren reformiert wird. Was sind aus der Sicht der BLS die zentralen Elemente einer solchen Reform?

Bernard Guillelmon: Zwei Elemente sind zentral. Erstens brauchen wir Stabilität mit den Bestellern. Dazu sollten wir vermehrt überregional denken, also entlang von Verkehrsräumen anstatt von Kantonsgrenzen. Wie bei Infrastrukturprojekten würden wir auch im Personenverkehr gerne vierjährige Leistungsvereinbarungen abschliessen. Die längerfristige Sicherheit ist für uns planerisch und finanziell wichtig. Zweitens brauchen wir ein besseres Gleichgewicht im System. Im Moment gibt es einen eigenwirtschaftlichen Fernverkehr und einen Regionalverkehr, der ohne hohe Abgeltungen nicht angeboten werden könnte. Dabei geht oft vergessen, dass der Regionalverkehr eine wichtige Zubringerfunktion für den gewinnbringenden Fernverkehr erfüllt.

Ist die Unterscheidung zwischen Regional- und Fernverkehr in der kleinräumigen Schweiz überhaupt sinnvoll?



AUSBLICK **Mutige Zukunftskonzepte für die Mobilität**

Rudolf Stämpfli: Das BAV muss auf jeden Fall die Differenzierung zwischen Regionalverkehr und Fernverkehr analysieren. Es ist schwer nachvollziehbar, dass die Strecke Bern–Thun mit Halt in Münsingen zum Regionalverkehr gezählt wird, während die Strecke Bern–Biel mit Halt in Lyss zum Fernverkehr gehört.

Bernard Guillelmon: Derzeit kann man nur mit einem einzigen Teil unseres öffentlichen Verkehrs Geld verdienen – dem Fernverkehr. Gibt es eine Rechtfertigung, dass genau dieser Teil ein Monopol darstellt? Meines Erachtens gibt es diese nicht. Da braucht es – und das kann nur das BAV machen – eine mutige Überlegung, wie der öV in Zukunft funktionieren soll. Das BAV muss im Sinne des Gesamtsystems Konzepte vorlegen, die unterschiedlichen Unternehmen ermöglichen, die Leistungen in unserem Verkehrssystem zu erbringen.

Wie hält sich die BLS fit, um in den kommenden Jahren ein effizientes Schweizer Verkehrssystem mittragen zu können?

Bernard Guillelmon: Eine der grossen Herausforderungen ist, dass wir uns konsequenter als Unternehmung verstehen lernen und uns stärker auf die Bedürfnisse unserer Kunden ausrichten. Und wir stärken die Eigenverantwortung unserer Mitarbeitenden – sie sollen in ihrem Bereich eigenständig die richtigen Entscheide treffen können.

Rudolf Stämpfli: Unsere Kunden und Partner verlangen heute schneller als früher eine Veränderung unseres Verhaltens als Unternehmen. Mit unseren Mitarbeitenden, die tagtäglich ihre Verantwortung übernehmen, kann die BLS rasch auf Marktveränderungen reagieren.

Eine dieser Veränderungen ist der Wandel vom Transportunternehmen zum Mobilitätsanbieter, den die BLS derzeit vollzieht. Was ist besonders wichtig bei diesem Wandel?

Bernard Guillelmon: Wir müssen unsere Denkweise ändern. Wir sollten beispielsweise Bahnhöfe wie den Neubau in Huttwil als Verkehrsknoten be-



greifen und die Kunden auf ihrer gesamten Reise von Tür zu Tür begleiten. Wir wollen unsere Kunden besser informieren und betreuen – auch über neue Kanäle, zum Beispiel für mobile Geräte.

Kann die BLS diesen Wandel alleine bewerkstelligen?

Bernard Guillelmon: Nein. Wir müssen in Gesamtsystemen denken und gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen Lösungen suchen. Wir arbeiten auch mit Partnern ausserhalb des öV zusammen, zum Beispiel bei der Ausflugsplattform «Heimatland», die wir 2015 initiiert haben. Unsere regionale Ausrichtung ist eine Riesenchance. Wir sind in «unseren» Regionen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs.

Rudolf Stämpfli: Die BLS kann viele Herausforderungen nicht alleine lösen, aber der öV soll durchaus von unseren Ideen motiviert und belebt werden. Die BLS hat sich immer wieder als Pionierbahn bewiesen. Diesen Beweis wird sie auch in Zukunft liefern – mit innovativen Ideen für den öffentlichen Verkehr.

Interview: Hugo Wyler, Leiter externe Unternehmenskommunikation BLS



Die BLS verbindet

Gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen und mit Partnern ausserhalb des öffentlichen Verkehrs entwickelt die BLS die Mobilität in der Schweiz weiter. Die BLS verbindet Menschen, Organisationen und Regionen miteinander.

HAUPTVERKEHRSZEITEN



Die BLS unterstützt Ideen, die Pendlerströme besser zu verteilen

Francesca fährt morgens im Zug zur Arbeit. Sie hat einen Sitzplatz erobert. Viele andere Pendler hatten weniger Glück: Sie stehen in den Gängen und spekulieren beim nächsten Halt auf einen freien Platz. «Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr stark ausgelastet», sagt Markus Dössegger, Leiter Bahn bei der BLS. Das Problem verschärft sich zunehmend: Die Anzahl der öV-Nutzer wächst laut Prognosen pro Jahr um 1.5 bis 2 Prozent.

Ob Berufspendler, Schülerinnen oder Freizeitreisende – ein Grossteil der öV-Nutzer ist zur gleichen Zeit am Morgen und am Abend unterwegs. Das führt zu angespannten Platzverhältnissen und erheblichen Mehrkosten. Denn die Transportunternehmen müssen längere Züge einsetzen, die Stehplatzzonen in Zügen und Bussen vergrössern und ihr Angebot zu den Stosszeiten ausbauen. Das hat weitere finanzielle Auswirkungen auf die Infrastruktur: Als Folge längerer Züge und verdichteter Fahrpläne müssen zum Beispiel Perrons verlängert und zusätzliche Gleise auf hoch frequentierten Strecken gebaut werden. Die Wurzel des Problems bleibt trotz dieser Massnahmen bestehen: «Es ist betrieblich nicht möglich, jeden einzelnen Zug auf seine spezifische Nachfrage auszurichten. Wir legen die Transportkapazität tendenziell auf die Spitzenzeiten aus», sagt Markus Dössegger. «Das heisst, dass wir in Nebenverkehrszeiten mit Überkapazitäten umgehen müssen.»

Als langfristige Strategie wollen Politiker und Verkehrsplaner die

Verkehrsspitzen brechen und die Reisezeiten von Pendlern besser über den Tag verteilen. Hierzu bestehen konkrete Ideen: Ein späterer Schulbeginn könnte beispielsweise dafür sorgen, dass Schülerinnen und Schüler die Rushhour am Morgen entlasten. Die BLS unterstützt diese Idee. «Auch wenn die Massnahme verlockend einfach scheint, müssen doch einige Rahmenbedingungen erfüllt sein, damit sie erfolgreich umgesetzt werden kann. Es funktioniert nur dann, wenn Schüler, Eltern und Lehrer eine Neuplanung des Tagesablaufs akzeptieren», sagt Markus Dössegger. Auch flexible Arbeitszeiten in der Wirtschaft könnten mithelfen, die Verkehrsspitzen zu glätten. Verschiedene Schweizer Firmen haben die Work-Smart-Charta lanciert. Mit ihr sollen Unternehmen bei der Umsetzung von flexiblen Arbeitsformen unterstützt werden. Die BLS trage die Stossrichtung mit, betont Markus Dössegger: «Wir müssen mit smarten Umsetzungsansätzen im eigenen Unternehmen als Beispiel vorangehen.»

Immer öfter zu hören ist das Schlagwort «Mobility Pricing»: Die Fahrkosten sollen entweder während der Stosszeiten verteuert oder in den Nebenzeiten verbilligt werden. Der Bundesrat will die Idee vorantreiben. Die BLS hat – wie andere Transportunternehmen auch – bereits Spartickets für wenig frequentierte Züge zu Nebenverkehrszeiten im Angebot. «Dieses Angebot ist ausbaufähig. Wir könnten Touristen oder Senioren über Preisanreize schmackhaft machen, die Hauptverkehrszeiten zu meiden», sagt Hansueli Kunz, Leiter Preissysteme bei der BLS. Aus Sicht der BLS funktioniert Mobility Pricing nur dann, wenn alle Verkehrsteilnehmer gemeinsam vorgehen. Der motorisierte Individualverkehr darf auf keinen Fall davon ausgenommen werden. «Sonst reisen Menschen, die heute mit dem Zug fahren, in Zukunft wieder vermehrt im Auto», befürchtet Hansueli Kunz. Sein Vorschlag: «Eventuell braucht es einen nationalen runden Tisch, an dem alle Stakeholder gemeinsame Strategien entwickeln.» ●

CARGO-KUNDENPORTRÄT



«Für mich ist diese Geschäftsbeziehung wie eine Ehe.»

«Warum BLS Cargo für uns das richtige Transportunternehmen ist? Ganz einfach, sie denken und funktionieren wie wir: lösungsorientiert und partnerschaftlich.» Livio Ambrogio, der Geschäftsführer der Ambrogio Trasporti Spa, setzt seit Ende der 1990er-Jahre auf die BLS als Transportpartner für Fahrten von Norditalien nach Belgien – seit der Gründung der BLS-Tochter im Jahr 2001 auf BLS Cargo. 2002 stellte die Geschäftsleitung der BLS Ambrogio gar eine Beteiligung und den Einsitz im Verwaltungsrat in Aussicht. «Dies wurde 2002 realisiert und war für mich eine ideale Möglichkeit, ein dynamisches Unternehmen und die «andere Seite» näher kennenzulernen», so der Turiner.

Auch BLS Cargo profitiert von der engen Zusammenarbeit mit Ambrogio: Sie bekommt wichtige Einblicke in einen komplexen Endkundenmarkt, in die italienische Verkehrspolitik und die Mentalität. Und: «Meine Kunden werden automatisch auch zu Kunden von BLS Cargo. Will ich beispielsweise Spaghetti von Barilla nach Norden transportieren, suchen wir gemeinsam mit BLS Cargo nach der idealen Lösung für Barilla», sagt Livio Ambrogio. Steht die Lösung, kümmert sich BLS Cargo um alles, was die internationalen Bahntransporte benötigen: von Transportkonzepten zu Trassenbestellungen bis hin zu Zollverfahren. Ambrogio bekommt den gesamten Transportservice aus einer Hand.

«Es ist nicht so, dass die Konkurrenz keine interessanten Angebote vorlegen würde. Doch im Bahngeschäft braucht es Weitsicht. Was wir mit BLS Cargo zusammen in über 20 Jahren aufgebaut haben, kann

mir kein Neuer anbieten», betont Ambrogio. Gute Leistung entstünde aus Erfahrung. Deshalb sei es nicht entscheidend, wie kostengünstig ein Angebot daherkomme. «Viel wichtiger sind mir kurze Entscheidungswege, eine klare Strategie des Unternehmens und dass meine Wünsche erfüllt werden. All das bietet mir BLS Cargo.»

Für den 67-jährigen Livio Ambrogio ist klar: Die Zukunft gehört der Bahn. Dies, obwohl die Lkw-Transporte stark zugenommen haben und der tiefe Ölpreis sowie die beschränkten Kapazitäten auf der Schiene der Strasse in die Hände spielen. «Momentan ziehen die vielen Cargo-Unternehmen, die während der Liberalisierung in den 1990er-Jahren entstanden sind, nicht an einem Strick. Sie sind nicht stark genug, um für die Vorzüge der Bahn zu kämpfen und politisch etwas zu bewirken.» Rechne man aber alles zusammen inklusive Umweltbelastung und Verkehrsabgaben, könne der Ölpreis noch so tief sinken: «Die Bahn gewinnt.» Deshalb sei für ihn ein starker, langfristiger Partner umso wichtiger. Das gibt Sicherheit – für beide Seiten. Oder mit Livio Ambrogios Worten: «Für mich ist diese Geschäftsbeziehung wie eine Ehe. Es muss eine grosse Katastrophe passieren, dass es zur Trennung kommt.» ●

Ambrogio Trasporti Spa

- *Das Unternehmen wurde 1957 zur Abwicklung von internationalen Transporten von Domenico Ambrogio gegründet.*
- *Jährlich fährt BLS Cargo im Schnitt 1250 Züge für Ambrogio, was rund 37'500 Lkw-Ladungen entspricht.*
- *Diese Züge legen jährlich mehr als 1.1 Millionen Kilometer zurück. Damit könnte man 29-mal die Erde umrunden.*

STRECKENNETZ



Ohne Umsteigen von Bern nach La Chaux-de-Fonds

Der RegioExpress fährt in Neuenburg ein. Jemand schaut kurz vom Tablet auf, lehnt sich aber sofort wieder im Sitz zurück. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 können Fahrgäste auf der Strecke von Bern nach La Chaux-de-Fonds in Neuenburg sitzen bleiben. Umsteigen nicht mehr nötig. Denn die BLS fährt neu die ganze Strecke.

Für Reisende ab Neuenburg bringt das Angebot ebenfalls Vorteile: Zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds gibt es seit dem Fahrplanwechsel den Halbstundentakt. Die BLS fährt eine halbe Stunde zeitversetzt zu den SBB. In La Chaux-de-Fonds garantiert die BLS den Reisenden ausserdem den Anschluss an die SBB-Züge nach Le Locle. BLS, SBB und die Neuenburger Verkehrsbetriebe transN haben gemeinsam das Konzept des Halbstundentakts umgesetzt, das die Kantone Neuenburg und Bern gewünscht hatten. «Gemeinsam mit anderen Bahnunternehmen erfüllen wir die Wünsche der öffentlichen Hand», sagt Hans-Bernhard Fiechter, Leiter Angebotsplanung bei der BLS.

Doch der Aufwand dafür ist gross. Alleine bei der BLS stehen zwei Lokführer pro Zug im Einsatz: Einer fährt den RegioExpress von Bern nach La Chaux-de-Fonds. Ein zweiter steigt in Neuenburg dazu und macht während der Weiterfahrt Richtung Neuenburger Jura den hinteren Führerstand parat. «In La Chaux-de-Fonds und bei der Spitzkehre in Chambrélen zählt beim Wenden jede Sekunde», sagt Christian Kremser, Leiter Jahresplanung bei der BLS. «Nach nur eineinhalb Minuten muss der Zug wieder in die Gegenrichtung fahren. Das schaffen wir nur mit

zwei Lokführern.» Die Eile hat ihren Grund: Kommt es auf dem Abschnitt zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg zu einer kleinen Verspätung, löst dies eine Kettenreaktion aus. Das Hauptproblem: Es gibt nur ein Gleis; die Züge können nur an den Bahnstationen kreuzen. Um die Fahrplanstabilität zu erhöhen, hält die BLS deshalb in Neuenburg eine Reservekomposition mit einem Lokführer bereit.

«Wir nehmen die Herausforderung der neuen Strecke gerne an», sagt Hans-Bernhard Fiechter. «Mit der Direktverbindung zwischen Bern und La Chaux-de-Fonds verbinden wir nicht einfach zwei Städte miteinander, sondern zwei Destinationen mit dem Status UNESCO-Weltkulturerbe», betont er. «Diese Direktverbindung fördert auch den regionalen Tourismus und verbindet das Mittelland besser mit dem Jurabogen. Das setzt ein starkes politisches und wirtschaftliches Signal.» ●

MARKETING



Die BLS kooperiert mit touristischen Partnern

«Potz Heimatland» oder schlicht «Heimatland»: Der berndeutsche Kraftausdruck zeigt bewunderndes Erstaunen oder grosse Anerkennung. Zu den Regionen Emmental, Entlebuch, Willisau und Oberaargau passt er doppelt: Sie bieten viele attraktive Ausflugsziele und bilden im Herzen der Schweiz eine echte und moderne Heimat, die dank dem Tourismus und vielen international tätigen Industriefirmen überaus weltoffen ist. Für die BLS, Bern Tourismus, Luzern Tourismus, den Biscuit-Hersteller Kambly und die weiteren Partner war deshalb rasch klar: «Heimatland» ist der perfekte Name für die gemeinsame Ausflugsplattform, die sie 2015 gegründet haben.

Egal, ob vom Gotthelf-Zentrum Emmental in Lützelfüh bis zum Troppenhaus in Wolhusen oder von der UNESCO-Biosphärenakademie Entlebuch bis zur Schaukarderei in Huttwil: Das Angebot von «Heimatland» vereint Tradition und Moderne. Die Züge und Busse der BLS erschliessen das Gebiet auf 350 Kilometern mit 337 Haltestellen. Die BLS war die Initiatorin von «Heimatland» – die Ausflugsplattform zeigt die regionale Verankerung: Die BLS ist für die Regionen da und kennt deren Bedürfnisse. Zudem will die BLS ihre Linien stärker auslasten und das grosse touristische Potenzial der Region aufzeigen. Mit «Heimatland» setzt die BLS den Erfolg der ebenfalls von ihr initiierten Ausflugsplattform Lötschberger fort. Letztere vereint seit 2008 die Ausflugsziele entlang der Eisenbahnstrecken Bern-Spiez-Kandersteg-Brig und Spiez-Zweisimmen.

«Der Bahnhof ist nicht mehr Endstation, sondern Teil eines Erlebnisses. «Heimatland» ist hierfür ein Paradebeispiel.»

Markus Lergier, Direktor Bern Tourismus

Die touristische Wirkung von «Heimatland» werde sich in den nächsten Jahren entfalten, ist die Leiterin des BLS-Freizeitmarketings Claudia Brun überzeugt: «Die angestrebte Win-win-Situation wird sich noch stärker einstellen. Auf der Strecke Bern-Luzern setzen wir seit dem Fahrplanwechsel im Dezember Lötschberger-Züge ein. Das wird sich positiv auf die Kundenzufriedenheit und die Frequenzen auswirken und somit den Partnern mehr Besucher bringen.» Die BLS und ihre Partner bilden bei «Heimatland» ein starkes Team. Die sich sonst konkurrierenden Ausflugsdestinationen ziehen am selben Strick: «Dabei sind sich die grösseren Partner durchaus bewusst, dass sie mit ihrer Stärke auch kleineren Destinationen zu Aufmerksamkeit verhelfen. Man steht für eine gemeinsame Sache ein», freut sich Sandro Borrelli, Marketingleiter der BLS. ●

DIGITALER VERTRIEB



Der Ticketautomat im Taschenformat

Der Bus taucht in Sichtweite der Haltestelle auf. Die Leute, die noch kein Billett haben, warten ungeduldig in der Schlange vor dem Ticketautomaten. Manuela ist besser dran. Sie zückt ihr Handy und öffnet die BLS-App LiberoTickets: Zwei Klicks – und schon hat sie ihr Ticket auf dem Smartphone. Die App hat automatisch erkannt, an welcher Haltestelle sich Manuela befindet. Sie muss nur noch das gewünschte Billett antippen und den Kauf bestätigen. Neu kann sie über die App neben Einzeltickets auch Mehrfahrtenkarten kaufen.

Trotz der Nervosität an der Haltestelle schaffen es alle Wartenden auf den Bus – und alle erwischen den Anschlusszug am Bahnhof. Auf einen Online-Fahrplan in der Ticket-App hat die BLS bewusst verzichtet: «Wir haben uns auf die wesentlichen Funktionen fokussiert und die Einfachheit in den Vordergrund gestellt», sagt Daria Bohli, Projektleiterin Vertriebsentwicklung bei der BLS. Der Grund: «So ist jedes Ticket nach wenigen Klicks da. Wer die App benutzt, muss nie mehr Kleingeld aus der Tasche klaben oder den Entwerter für die Mehrfahrtenkarte suchen.» Was Manuela besonders mag: Sie kann die App benutzen, ohne sich dafür zu registrieren. «Viele Kunden finden es toll, dass sie bei uns keine Daten hinterlegen müssen – ausser natürlich ihren Zahlungsinformationen», sagt Daria Bohli. Mit dem nächsten Update will die BLS eine alternative Bezahlungsmöglichkeit einführen.

Mit der App LiberoTickets sammelt die BLS Erfahrungen im digitalen Vertrieb. «Wir wachsen in dieses Thema hinein und gewinnen täglich Know-how dazu», betont der Leiter Vertrieb Daniel Hofer. «Die Digitali-

sierung bietet für Transportunternehmen spannende Möglichkeiten, neue Geschäftsmodelle entlang der Reisekette zu entwickeln. Wir können unseren Kunden nicht nur das Leben einfacher machen, sondern sie auch begeistern.» Für die Fahrgäste sind digitale Tickets eine klare Erleichterung. Trotzdem: Ganz ohne Mitdenken der Kunden funktioniert das Reisen auch im digitalen Zeitalter nicht. Wer die App benutzt, muss dafür sorgen, dass das Handy für die ganze Reise genügend Strom hat. ●

DIGITALER VERTRIEB



Das Online-Ticket für den Autoverlad

Seit Ende 2015 können BLS-Kunden Billette für den Autoverlad zwischen Kandersteg und Iselle online buchen. Zuvor nahm die BLS Reservationen bis fünf Arbeitstage vor der Reise entgegen und stellte die Tickets per Post zu. Heute können Reisende bis fünf Stunden vor Abfahrt online ein Ticket kaufen. «Das Angebot ist bei Deutschen und Holländern beliebt. Weil sie lange Strecken zurücklegen, ist für sie die Auszeit zwischen Kandersteg und Iselle besonders wertvoll», betont Christine Müller, Produktmanagerin für den Autoverlad Lötschberg.

Für die Strecke Kandersteg-Goppenstein bietet die BLS das Online-Ticket bereits seit 2014 an. Hier sparen Online-Bucher pro Fahrt bis zu zwei Franken. Wer ein Online-Ticket hat, kann in Kandersteg und Goppenstein die Self-Service-Spuren benutzen. Das Wallis und die Alpenordseite rücken dank den Online-Tickets näher zusammen: Tourismusdestinationen bieten auf der Ticket-Werbefläche Spezialangebote an. So fahren Online-Autoverlad-Kunden beispielsweise auf den Pisten der Lauchernalp günstiger Ski. ●

Die BLS modernisiert

Die BLS baut eine moderne Infrastruktur und investiert in neue Züge. Mit einer hochwertigen Ausrüstung sichert sie einen effizienten Bahn-, Bus- und Schiffsbetrieb.



NEUE FLOTTE



Die BLS sucht innovative Ideen für ihre Züge der nächsten Generation

Auf den Plänen von Hans-Bernhard Fiechter fahren die Züge der nächsten Generation bereits von Bern nach Brig und von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds. Der Zeithorizont des Leiters der Angebotsplanung reicht bis ins Jahr 2030 – die neue Zugflotte, welche die BLS ab 2021 erhalten wird, ist für ihn schon heute Alltagsgeschäft. «Wir haben bereits mit den Bestellerkantonen vereinbart, welche Linien wir in welcher Reihenfolge auf die neuen Züge umstellen werden», sagt Fiechter. Dabei ist noch nicht einmal entschieden, welcher Hersteller diese neuen Züge bauen wird. Derzeit läuft das Hauptverfahren der öffentlichen Ausschreibung. Es geht um die Entwicklung eines neuen Personenzuges und den Bau von voraussichtlich 60 Fahrzeugen.

«Je weniger Flotten wir haben, umso effizienter sind wir in der Instandhaltung.»

Edgar Schenk, Projektleiter Neue Flotte

Die BLS plant, die Züge zwischen 2021 und 2026 in Betrieb zu nehmen. Einerseits ersetzt die neue Flotte 43 bestehende Züge, welche aus dem Verkehr gezogen werden. Andererseits stemmt die BLS damit den Ausbau des Angebots, der bis im Jahr 2030 geplant ist. «Die Menge von 60 neuen Zügen ergibt sich aus den mit den Kantonen und dem Bundesamt für Verkehr abgestimm-

ten Angebotsentwicklungen», betont Edgar Schenk, der das Beschaffungsprojekt leitet. Im Jahr 2015 hat die BLS unter den interessierten Herstellern eine Präqualifikation durchgeführt. Ein entscheidendes Kriterium dabei: Innovationsgeist. Innovative Ideen sollen die Hersteller ausprobieren – zum Beispiel für einfache Instandhaltung, flexible Innenraumgestaltung oder tiefen Energieverbrauch. «Das ist in einem Ausschreibungsverfahren eher unüblich», sagt Schenk. «Aber es ist uns sehr wichtig. Wir wollen mit der neuen Flotte Züge der nächsten Generation bauen.»

Flexible Innenraumgestaltung bedeutet, dass der Fahrgastraum den Bedürfnissen der Kunden angepasst werden kann. «Brauchen Züge in zehn Jahren noch kabelfreien Interzugang – ja oder nein?», fragt Schenk und erklärt: «Wir müssen den neuen Zug so entwickeln, dass wir auf beide Antworten eine Lösung anbieten können.» Innovative Ideen erwartet der Projektleiter auch punkto Nachhaltigkeit – leicht und sparsam sollen die neuen Züge sein: «Beim Energieverbrauch und beim Schienenverschleiss stellen wir hohe Ansprüche.»

Dank der neuen Züge verringert die BLS die Anzahl ihrer Flottenfamilien von heute sieben auf deren drei. Das vereinfacht die Instandhaltung, erklärt Schenk: «In der Instandhaltung brauchen wir pro Flotte je eine eigene Lösung. Je weniger Flotten wir haben, umso effizienter sind wir.» Um weitere Synergien zu nutzen, werden die 60 neuen Züge technisch identisch gebaut. Der Innenraum wird jedoch in einer RegioExpress- und einer S-Bahn-Version gestaltet. «Die S-Bahn-Version ermöglicht zum Beispiel schnelle Fahrgastwechsel und verfügt über Stehplatzzonen. Den RegioExpress richten wir auf Freizeitreisende aus», sagt Edgar Schenk.

Noch im Jahr 2016 werden die vier vorqualifizierten Hersteller Alstom, Siemens, Stadler und Bombardier ihre Offerten einreichen – in der zweiten Hälfte 2017 will die BLS mit einem von ihnen einen Vertrag unterschreiben. 2021 werden die ersten Züge der neuen Flotte auf dem BLS-Schienenetz unterwegs sein. ●

INSTANDHALTUNG



Die Abklärungen für den Bau einer neuen S-Bahn-Werkstatt sind im Gang

Die Werkstatt Aebimatt liegt nur ein paar Hundert Meter westlich des Bahnhof Bern. Sie ist für die BLS der ideale Ort, um ihre Züge instand zu halten. Denn fast jeder BLS-Personenzug der S-Bahn fährt durch den Bahnhof Bern und kann für die Reinigung oder kleinere Wartungen für ein paar Stunden aus dem Verkehr genommen werden. Die BLS mietet die Werkstatt seit 2004 von der SBB.

Die Aebimatt ist eine von vier BLS-Werkstätten – die anderen stehen in Spiez, Oberburg und Bönigen. Diese Werkstattlandschaft ist historisch gewachsen und ist nicht mehr zeitgemäss: An allen Standorten sind die Gebäude sanierungsbedürftig; Oberburg und Bönigen liegen zu weit vom Bahnhof Bern als Hauptknotenpunkt der BLS entfernt. Zudem steht die Werkstatt Aebimatt der BLS wegen des geplanten Umbaus des Bahnhof Bern und wegen Eigenbedarfs der SBB nur noch bis 2019 im heutigen Umfang und ab 2025 gar nicht mehr zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund hat der Verwaltungsrat der BLS im Jahr 2013 entschieden, die Instandhaltung im Rahmen einer 2-Standort-Strategie neu zu organisieren: Die Werkstatt Spiez wird auf dem bestehenden Areal modernisiert, die Anlagen in Bönigen und Oberburg sollen nach Eröffnung einer neuen Werkstatt aufgehoben werden. Im Raum Bern sucht die BLS einen Standort für einen Neubau. «Wir benötigen eine Werkstatt, die nahe beim Knoten Bern an einer Bahnlinie mit genügend Zufahrtskapazitäten liegt», betont Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli.

Die BLS richtet den Neubau auf die nächsten 30 bis 50 Jahre sowie auf die künftige Verkehrszunahme des öffentlichen Verkehrs aus. Zudem strebt die BLS zusammen mit der SBB eine gemeinsame Gleisabstellgruppe an, um den Flächenbedarf und die Investitions- und Betriebskosten gering zu halten. Die Nähe zum Knoten Bern ist wichtig, damit die BLS ihre Züge ökologisch und kostengünstig instand halten kann. CEO Bernard Guillelmon erklärt: «Die Bahnlinien rund um Bern sind gebaut, an einer dieser Linien muss die Werkstatt stehen. Das Eisenbahnsystem setzt uns enge Leitplanken.»

Im Frühjahr 2015 hat die BLS die Öffentlichkeit informiert, dass sie den Moosacher beim Bahnhof Riedbach für den Neubau favorisiert. Dies stösst jedoch bei den Betroffenen auf Widerstand, da landwirtschaftliche Nutzflächen überbaut würden und ein Bauernbetrieb dem Projekt weichen müsste. Deshalb hat die BLS im Sommer 2015 eine unabhängige Begleitgruppe initiiert, die das Vorgehen kritisch hinterfragt und alternative Standorte prüft. In der Begleitgruppe vertreten sind Direktbetroffene, Stadt und Kanton Bern, Umweltverbände, Gewerbe- und Industrievereine, politische Parteien, Organisationen des öffentlichen Verkehrs und der Berner Bauernverband.

Die Begleitgruppe prüft, ob sich die von der BLS geplante Werkstatt verkleinern und ihre Aufgaben auf verschiedene Standorte verteilen lassen würde. «Wir werden mögliche alternative Standorte gerne bezüglich Machbarkeit prüfen. Ich schätze die offenen Gespräche, die wir in der Begleitgruppe führen», sagt CEO Bernard Guillelmon. Bis im Herbst 2016 gibt die Begleitgruppe der BLS eine Empfehlung ab. Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli betont: «Wir werden diese Empfehlung sehr ernst nehmen. Aus Sicht der BLS wird die Lösung betriebswirtschaftlich eventuell nicht ideal sein, könnte aber den Vorteil bieten, dass sie eine breite politische und gesellschaftliche Akzeptanz geniesst.» ●

STRECKENUNTERHALT



Die BLS sichert die Lötschbergstrecke vor Naturgefahren

Vier Männer in orangen Anzügen hängen an Seilen im überhängenden Fels. Ein fünfter steht neben ihnen auf einer kleinen Plattform – hochgehoben durch einen Kranlastwagen, der 20 Meter weiter unten auf den Schienen der Lötschbergstrecke steht. Die Männer wickeln mehrere Meter breite Drahtrollen ab und befestigen sie an in den Fels gebohrten Ankern. Abschnitt für Abschnitt fassen sie den Fels in ein engmaschiges Netz aus hochfestem Draht ein.

Während vier Tagen im November 2015 arbeiten die Monteure Tag und Nacht durch, danach sind in der Nähe von Blausee-Mitholz 3000 Quadratmeter Fels gesichert. Löst sich ein Stein aus dem Felsmassiv, bleibt er in der Felsabdeckung hängen und fällt nicht auf die darunterliegenden Schienen. «Solche Netze vermögen einiges mehr an Kräften aufzufangen als ein Maschendrahtzaun, den man im Baumarkt kauft», erklärt Franz Kuster.

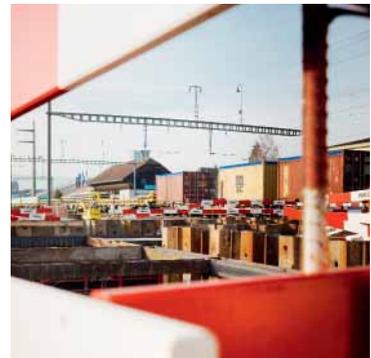
Der Geograf leitet bei der BLS die Abteilung Forst und Umwelt. Zusammen mit externen Fachleuten analysiert er seit 2014 die Bahnstrecke von Frutigen bis Kandersteg auf mögliche Naturgefahren und setzt Schutzmassnahmen um. Bergstrecken seien bezüglich Naturgefahren die gefährlichsten Strecken für eine Bahn, betont Kuster: «Lawinen, Murgänge, Steinschlag – im Gebirge treten viele Gefahren auf.»

Die BLS ist bestrebt, den Schutz vor Naturgefahren laufend zu verbessern. Die Ansprüche an die Sicherheit und die Verfügbarkeit des Bahnbetriebs sind hoch. «Die Bahn ist

komplex. Wenn ein Puzzleteil nicht funktioniert, können die Züge nicht mehr mit den hohen Geschwindigkeiten und in der hohen Dichte fahren, an die wir uns gewöhnt haben. Es braucht ein Zusammenspiel von vielen Fachgebieten. Wir sind ein Teil davon», betont der Experte.

Die BLS hat bereits während dem Bau des Lötschbergtunnels vor über 100 Jahren dafür gesorgt, dass die Bergstrecke einen möglichst guten Schutz erhält. Sie hat zwischen Frutigen und Brig grosse Landflächen aufgeforstet und so einen Wald angelegt, der die Bahnstrecke auf natürliche und nachhaltige Weise schützt: Der Wald stabilisiert den Boden und hält Lawinen und Steine auf. Franz Kuster betont: «Wo kein Schutzwald steht, sind wir zu baulichen Massnahmen gezwungen.» Dort müssen sich Männer über Felsen abseilen und Felsabdeckungen oder andere Schutzvorrichtungen montieren, damit die Fahrgäste der BLS sicher reisen. ●

BAHNHOFUMBAUTEN



Die überregionale Bedeutung des Bahnhofs Müntschemier

Müntschemier: Postleitzahl 3225, 1300 Einwohner. Von Bern und Neuenburg her fährt man stündlich mit der S-Bahn in die unscheinbare Gemeinde im Berner Seeland – etwa 330 Reisende steigen hier täglich ein und aus. Keinen Halt hingegen macht der RegioExpress. Und doch ist genau für ihn der Bahnhof Müntschemier besonders wichtig.

Im Bahnhof Müntschemier kreuzen sich in Zukunft die RegioExpress-Züge, die zwischen Bern und Neuenburg ab dem Jahr 2025 halbstündlich

verkehren werden. Damit die zwei Züge gleichzeitig einfahren können, braucht Müntschemier einen neuen Bahnhof. Im September hat die BLS mit den Bauarbeiten begonnen. Kostenpunkt: 25 Millionen Franken. Marcel Wenger, der bei der BLS für das Streckenkonzept Bern–Neuenburg verantwortlich ist, betont: «Diese 25 Millionen darf man nicht nur auf die Ein- und Aussteiger in Müntschemier herunterbrechen. Davon werden täglich Tausende Reisende profitieren, die zwischen Bern und der Westschweiz unterwegs sind.» Müntschemier ergibt sich als Kreuzungspunkt, damit auch weiterhin direkte RegioExpress-Züge von Bern nach La Chaux-de-Fonds möglich sind und damit die BLS in Neuenburg gute Anschlüsse nach Yverdon und Lausanne bieten kann.

Die Modernisierung des Bahnhofs Müntschemier bekommt damit überregionale Bedeutung. Marcel Wenger arbeitet eng mit der SBB zusammen, welche mit der schweizweiten Planung des Fahrplans beauftragt ist. «Wenn sich der Fahrplan ändert, hat das starke Auswirkungen auf die Infrastruktur», betont er. Der Bahnhof Müntschemier ist nur eine von vielen Baustellen zwischen Bern und Neuenburg, mit denen BLS und SBB die Voraussetzungen für einen dichteren Fahrplan auf der Strecke schaffen. Da sind etwa noch der Doppelspurausbau zwischen Rosshäusern und Mauss oder das SBB-Projekt zur Entflechtung des Bahnknotens Holligen.

Derzeit wird beim Bahnhof Müntschemier das Trasseebauwerk gebaut, ein neues Technikgebäude steht im Rohbau. Wichtig ist der Bau einer Unterführung: «Bisher mussten die Fahrgäste die Gleise überschreiten, um zum Perron zu kommen. Damit zwei Züge gleichzeitig einfahren können, bauen wir eine Unterführung und trennen so klar den Weg der Fahrgäste zum Perron von den Zugfahrten», erklärt Marcel Wenger. Zudem erhält der moderne Bahnhof neue Perrons, die einen niveaugleichen Einstieg in den Zug ermöglichen. Das schreibt das Behindertengleichstellungsgesetz vor, nach dem die BLS bis ins Jahr 2023 all ihre Bahnhöfe umbauen muss. ●

TUNNELBAU



Durchbruch im Rosshäuserntunnel

Der Durchbruch erfolgte am 2. Juni 2015, 181 Meter westlich der Tunnelmitte: Die Mineure sprengen das letzte Stück der oberen Tunnelhälfte im neuen Rosshäuserntunnel. Von September 2015 bis März 2016 brechen sie anschliessend den Mittelbereich aus, seit März arbeiten sie an der Tunnelsohle. Mitte 2017 wird der 2.1 Kilometer lange Rohbau vollendet sein, sodass der Tunnel mit der Bahntechnik ausgerüstet werden kann. Im Herbst 2018 sollen die ersten Züge durch den neuen Rosshäuserntunnel fahren.

Im Sommer 2013 hat die BLS den Vortrieb im Tunnel begonnen. Schnell zeigte sich, dass das Gestein nicht wie geplant bearbeitet werden kann: Der freigelegte Fels war nass und wurde im Kontakt mit der Luft rasch instabil und bröcklig. «Wir mussten den Vortrieb nach 80 Metern von Vollausschub auf Kalottenvortrieb mit Rohrschirm umstellen. Nur mit dieser Vortriebsmethode konnten wir den schwierigen Verhältnissen und dem Bergwasser gerecht werden», betont der BLS-Projektleiter Markus Sägger. Beim Kalottenvortrieb wird in einer ersten Etappe die obere Hälfte des Tunnelquerschnitts unter dem Schutz von Stahlrohren ausgesprengt. In den folgenden Etappen werden der Mittelteil und die Sohle ausgebrochen.

Der neue Rosshäuserntunnel begründet die bestehende kurvenreiche Strecke zwischen Rosshäusern und Mauss und sorgt dafür, dass die Züge künftig mit hoher Geschwindigkeit fahren können. Das alte, einspurige Bahntrasse wird die BLS renaturieren und dem Flüelenbach und der Natur überlassen. ●

SCHIFFSUNTERHALT



Die BLS plant den Bau einer neuen Werfthalle am Thunersee

Im letzten November hat die BLS-Schiffahrt das Motorschiff Bubenberg in ihre Werfthalle am Thunersee ausgewässert – es ist das letzte Schiff, das in der 110-jährigen Werfthalle auf Stapel genommen wurde. Die Halle ist baufällig und muss rückgebaut werden. «110 Jahre sind ein enorm hohes Alter für eine Werfthalle. Sie hat ihre Lebensdauer übererfüllt», sagt der Leiter der BLS-Schiffahrt Claude Merlach. Nun plant die BLS am gleichen Standort den Bau einer neuen Halle.

Eine Werfthalle ist überlebenswichtig für die Schiffahrt auf dem Thunersee. Denn das Bundesamt für Verkehr (BAV) schreibt der BLS vor, ihre Schiffe alle vier bis sechs Jahre auszuwassern und den Unterwasserbereich der Schiffsschale in Zusammenarbeit mit dem BAV zu überprüfen. «Der Bau der neuen Werfthalle ist aber auch ein Zeichen des Aufbruchs bei der BLS-Schiffahrt», betont Claude Merlach. «Wir schaffen moderne Arbeitsplätze, die es uns erlauben, effizienter zu arbeiten.»

Eine erste Hürde hat der Werftneubau im Januar 2015 souverän gemeistert: Der Grosse Rat des Kantons Bern hat dem Investitionsantrag der BLS über 12.8 Millionen Franken zugestimmt – ohne Gegenstimme. Die zweite Hürde ist jetzt die Plan genehmigungsverfügung durch das BAV: Im September 2015 hat die BLS das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Sie rechnet damit, im November 2016 mit dem Bau der neuen Werfthalle am Thunersee starten zu können. ●

Die BLS bewegt

Die Mitarbeitenden der BLS tragen Verantwortung und beleben mit innovativen Ideen den öffentlichen Verkehr. Sie erfüllen in ihrer täglichen Arbeit die Bedürfnisse ihrer Kunden.



ZUGPERSONAL



Vom Zug- zum Reisebegleiter: unterwegs mit Peter Probst

2. Dezember 2015, 9.39 Uhr, Hauptbahnhof Bern: Zugbegleiter Peter Probst lässt den Blick über den Perron schweifen: Nein, da kommt niemand mehr angerannt. Abfahrt! Der RegioExpress setzt sich in Richtung Wallis in Bewegung. «Guten Morgen, Fahrausweise und Abonnemente vorweisen, bitte!» Gut gelaunt begrüsst der Zugbegleiter erste Skitouristen und Wanderer. «Het's Schnee?», wird er gefragt. «Ist die Eisbahn offen?» Der BLS-Mann hat auf alles eine Antwort und gibt praktische Tipps.

«Die Reisebegleiter spielen eine zentrale Rolle bei der Betreuung der Kunden und sind wichtige Botschafter der BLS.»

Bruno Jaun, Leiter Zugpersonal bei der BLS

9.49 Uhr: In Münsingen wechselt Peter Probst den Wagen. Er scannt einen SwissPass und überprüft Abonnemente. Mit sicherem Schritt läuft er durch den Zug. Ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2015 fahren auf allen RegioExpress-Linien der BLS Reisebegleiter mit. Sie spielen in Zukunft eine zentrale Rolle bei der Kundenbetreuung – und werden neu als Reisebegleiter bezeichnet. «Wir können zum Beispiel Ausflugstipps geben, Produktproben lokaler Anbieter verteilen, Schulklassen Informationen rund um die Bahn vermitteln oder bald einmal Skipässe verkaufen», ergänzt

Peter Probst. Entsprechende Schulungen für die 120 BLS-Zugbegleiter werden zurzeit entwickelt. Die zehn Nachwuchskräfte, die im April 2016 ihre Ausbildung beginnen, bekommen die Gastgeberrolle von Anfang an vermittelt.

10.01 Uhr: In Thun füllt sich der Zug merklich. Eine Kinderschar freut sich über die Kinderbillette, die sie vom Zugbegleiter erhält. Immer wieder fragt Peter Probst die Fahrgäste nach ihrem Fahrziel. Grund dafür: Der RegioExpress wird in Spiez getrennt, um entweder als Regio nach Zweisimmen oder als RegioExpress nach Brig weiterzufahren. Drei Fahrgäste müssen in den anderen Zugteil wechseln – Peter Probst weist ihnen den Weg. Wenn hier in Spitzenzeiten vier Lötschberger-Kompositionen mit etwa 600 Fahrgästen halten, kann es hektisch werden. Aber dann ist Peter Probst mit einem oder zwei Kollegen unterwegs, um zu verhindern, dass jemand in die falsche Richtung fährt.

10.42 Uhr: Abfahrt in Kandersteg. Als der Zug durch den Lötschbergscheiteltunnel braust, ist noch Zeit für ein paar Fragen: Wie sieht es mit der Sicherheit aus? Nach 22 Uhr sei er immer mit einem Kollegen unterwegs, antwortet Peter Probst – und durch die Sicherheitsschulung der BLS auch auf Notfälle vorbereitet. «Das Motto ist Deeskalation: immer einen Schritt zurückgehen, statt auf Konfrontation», erklärt er. Auch könne er sich zu jeder Zeit beim Security-Team der BLS oder der Kantonspolizei melden. Gefährliche Situationen habe er noch nie erlebt, schöne und lustige Geschichten überwiegen: Er erzählt von einem Hund, den sein «Frauchen» in Kandersteg im Zug vergass und der mit Peter Probst getreulich an jeder Haltestelle ein- und ausstieg, bis die vergessliche Dame ihn wieder in Empfang nahm. Klar ist: Peter Probst ist mit Herz und Seele Gastgeber und Reisebegleiter – und er freut sich darauf, mit der Zeit weitere Aufgaben zu übernehmen, mit denen er die Kunden begeistern und überraschen kann. ●

AUSBILDUNG



Die praxisnahe Lokführerausbildung der BLS

Wer Roland Beyeler im Führerstand erlebt, versteht schnell, warum der Beruf des Lokführers für viele nach wie vor die Erfüllung eines Bubentraums ist. Die Faszination gelebter Physik teilt sich sofort mit: Hier trifft Metall auf Metall, hier zieht eine Lok mit 8000 PS 200 Tonnen Anhängelast, hier geht es um Adhäsion, um das Gefühl für den optimalen Grip auf bereiften Schienen, um den punktgenauen Halt am Perron.

Auch wenn heute Sicherheitssysteme den Lokführer beim Fahren unterstützen, so ist doch er es, der an der Front ist – und die Verantwortung trägt. Er ist Ansprechpartner auf dem Perron, hilft auch einmal jemandem beim Einsteigen und muss blitzschnell Entscheidungen treffen, wenn der Zug eine Panne hat. «Lokführer wird es auch in den nächsten 30 Jahren noch geben», sagt Roland Beyeler, der bei der BLS in der Lokführerausbildung arbeitet. 600 Lokführer sind es zurzeit bei der BLS, davon 7 Frauen: die stärkste Berufsgruppe im Unternehmen.

Für einen motivierten und top ausgebildeten Nachwuchs hat die BLS die Lokführerausbildung rundum erneuert: Ging es früher bald ein halbes Jahr, bevor man im Führerstand einen Hebel berühren durfte, so fährt man heute schon nach drei Tagen bei einem Ausbilder mit und darf unter Kontrolle selbst aktiv werden. «Theorie und Praxis sind so besser verschmolzen», kommentiert Beyeler, «der Lerneffekt ist viel nachhaltiger und die Qualität der Ausbildung ist deutlich gestiegen.»

Für den modular aufgebauten Lehrgang von 15 Monaten Dauer, während dem man mit Lohn angestellt ist, sind

Matur oder eine Berufsbildung Voraussetzung. Jedes Quartal startet bei der BLS eine neue Klasse mit bis zu acht Auszubildenden. Die Bewerber durchlaufen ein mehrstufiges Verfahren inklusive medizinischer Untersuchungen. Auch Reaktionszeit und das Verhalten bei Stress werden geprüft. Farbenblindheit ist ein Ausschlusskriterium – und das begreift jeder, der einmal vom Führerstand aus auf die Bahnsignale geschaut hat. «Grundsätzlich braucht es integrale Persönlichkeiten mit Verantwortungsbewusstsein», sagt Beyeler.

Er betont, dass der Lokführer ein gut gebildeter Fachmann ist. Denn die BLS bietet zahlreiche Weiterbildungsmodulare zur Erweiterung der Fach- und Selbstkompetenzen; dabei ist auch das Thema Umgang mit Personenunfällen kein Tabu. «Und wer im Laufe der Zeit sein Betätigungsfeld ändern will, erhält Möglichkeiten, ins Büro zu wechseln und noch mit einem Teilzeitpensum Lok zu fahren», sagt Roland Beyeler. «Gerade Leute aus der Praxis können zu neuen Konzepten oft wertvolle Inputs geben, damit diese nicht nur auf dem Papier erfolgreich sind. Die Lokführerausbildung ist also keineswegs ein Abstellgleis.» ●

«Hey, das packst du auch»

«Ich war schon Disponentin, Zugbegleiterin und habe im Reisezentrum am Schalter gearbeitet. Jetzt habe ich im Juni die Ausbildung zur Lokführerin begonnen. Erst hatte ich Respekt vor der Technik, aber dann habe ich gedacht: Hey, das packst du auch. Ich möchte andere Frauen dazu ermuntern, diesen Weg ebenfalls einzuschlagen. Man darf sich einfach nicht zu fein sein, auch einmal einen Zug anzukuppeln, wozu es ein wenig Kraft braucht.»

Toll ist, dass wir – unter Aufsicht und im Depot – schon nach kürzester Zeit Loks und Züge bewegen dürfen. Nach jedem dreimonatigen Modul gibt es eine Befähigungsprüfung, durch die man weiterqualifiziert wird, das ist wertvoll. Die unregelmässigen Arbeitszeiten schätze ich übrigens sehr: Mal tagüber shoppen zu gehen oder durch die sehr unterschiedlichen Dienste ein verlängertes Wochenende zu geniessen, das passt mir.»

Beatrice Gusset, seit Juni 2015 in der Ausbildung zur Lokführerin

CARGO-REVISION



Know-how und Flexibilität: Die BLS-Werkstatt in Spiez revidiert Cargo-Loks

An normalen Tagen zieht die Re-465-Lokomotive von BLS Cargo zuverlässig tonnenschwere Güterzüge durch die Alpen. Nun ruht der Koloss aus Stahl ein paar Tage für die schwere Instandhaltung in der BLS-Werkstatt in Spiez. Dort lösen Handwerker Schrauben. Mit dem Kran heben sie das Dach der Lokomotive weg. Danach kommen Elektroniker, Mechaniker und Automatikler zum Zug. Sie wechseln in der Lokomotive 160 Elektronikplatinen aus durch Platinen, welche die Elektronikabteilung der schweren Instandhaltung selbstständig aufgearbeitet hat. Bis Ende April 2016 ist in 18 Cargo-Loks die Leitelektronik saniert worden.

Die BLS verfügt in Spiez über das Know-how und die Berufe, um Lokomotiven eigenständig zu revidieren und einzelne Komponenten aufzuarbeiten. Die Mitarbeitenden glänzen immer wieder mit innovativen Ideen, wie folgendes Beispiel zeigt: Die Relais oder Kondensatoren auf den Elektronikplatinen haben insgesamt rund 5200 Lötstellen. Diese wurden einzeln von Hand gelötet, bis der Controller der schweren Instandhaltung die zündende Idee hatte: Er schlug den Einsatz einer Maschine vor, mit der sich sämtliche Lötstellen auf einer Platine gleichzeitig löten lassen. Die Idee fand sofort Anklang und eine Lötmaschine wurde installiert. Das Resultat ist erstaunlich: Der Arbeitsaufwand nahm um fast die Hälfte von 380 auf 220 Stunden ab. Gleichzeitig nahm die Qualität der Lötstellen zu. Christian Schmocker, der Teamleiter Elektro-Loks, ist stolz auf seine Crew: «Diese Innovation ist durch Eigeninitiative entstanden», sagt er. «Durch den Zeit-

gewinn sparen wir Kosten ein. Diesen Preisvorteil geben wir selbstverständlich an BLS Cargo weiter.»

Als internationaler Player steht BLS-Cargo im Konkurrenz- und Preiskampf mit anderen europäischen Cargo-Unternehmen. Obschon es in Europa günstigere Werkstätten gäbe, lässt das Tochterunternehmen der BLS sämtliche Elektro-Loks in Spiez revidieren. Die Cargo-Verantwortlichen geben immer wieder die gleiche Rückmeldung an die Adresse der BLS-Werkstatt in Spiez, wie Christian Schmocker weiss: «Durch unser Know-how und unsere Flexibilität können wir die etwas höheren Schweizer Preise kompensieren.» ●

Grössere Hallen für die Wartung

Weil die Werkstatt in Spiez für die immer längeren Züge zu klein ist, plant die BLS einen Umbau. Flächenmässig bleibt das Werkstattareal, wie es ist. Im Zuge des Umbaus zügelt die schwere Instandhaltung der Cargo-Loks Mitte 2016 in die BLS-Werkstatt in Bönigen. Der Umbau in Spiez startet frühestens im Herbst 2017, Ende 2019 will die BLS die Hallen in Betrieb nehmen.

REFIT DER NINA-FLOTTE



Neue Elektronik, neue Scheinwerfer, mehr Platz im Zug

Unter Applaus fährt der Lokführer die NINA 006 aus der BLS-Werkstatt in Bönigen. Der frische Anstrich glänzt in der Herbstsonne. Ein Team von 15 Personen – Automatikler, Mechaniker, Elektroniker, Schreiner und Lackierer – hat die dreiteilige Zugkomposition grundlegend modernisiert. «Die BLS-Kunden dürfen sich auf die NINA freuen», sagt Oliver Zimmermann, Projektleiter des NINA-Refit, ein

Programm zur Modernisierung der gesamten NINA-Flotte. Die Mitarbeiter wechseln in den Zügen Elektronikteilchen aus. Zimmermann betont: «Die Technologie hat seit dem Bau der NINA-Flotte enorme Fortschritte gemacht. Ich vergleiche das gerne mit Mobiltelefonen: Ein Smartphone hat technisch kaum mehr etwas gemeinsam mit einem Handy aus den 1990er-Jahren.»

Die Scheinwerfer am Führerstand ersetzt die BLS durch LED-Technologie. Neben dem geringeren Verbrauch ist ihr Licht heller und die Lampen sind weniger oft defekt: «Die Züge müssen deshalb weniger oft in die Werkstatt. Das erhöht die Fahrplanstabilität», sagt Oliver Zimmermann (mehr zur Energieeffizienz auf Seite 25 im Nachhaltigkeitsbericht). Dank zusätzlichen Stehplatzzonen haben die Fahrgäste im modernisierten Zug mehr Platz. Die hellere Beleuchtung im Fahrgastraum sorgt für eine angenehme Reiseatmosphäre.

Von der Arbeit an der NINA profitieren auch die Werkstattmitarbeiter: «Wir entwickeln uns mit dem Projekt beruflich weiter», betont Oliver Zimmermann. Als Beispiel erwähnt er die Klebetechnik, mit der die Frontfenster im Rahmen der Lokomotive befestigt werden. Da diese Technik im Zugbau relativ neu ist, beherrschen sie bei der BLS bisher nur wenige Spezialisten. «Diese geben ihr Wissen nun an weitere BLS-Mitarbeiter weiter. Das ist ein grosser Gewinn für uns», sagt Zimmermann.

Die erste NINA stand fürs Refit 20 Wochen lang in der Werkstatt. Die Arbeiter mussten das Fahrzeug zuerst einmal kennenlernen: In welcher Reihenfolge werden die Arbeitsschritte ausgeführt? Welche Werkzeuge eignen sich wann am besten? «Beim ersten Fahrzeug haben wir eine Bedienungsanleitung für die weiteren Züge erstellt», sagt Oliver Zimmermann. Dank dieser Anleitung braucht jede weitere NINA nur noch acht Wochen, bis sie im neuen Glanz die Gestade des Brienzensees in Bönigen verlässt.

Mit dem Refit zur Hälfte der Lebensdauer verlängert die BLS die ursprüngliche Betriebszeit jeder NINA um drei bis sechs Jahre. Für die 36 Fahrzeuge kostet das Refit 30.7 Millionen Franken, es wird Ende 2018 abgeschlossen sein. ●

BUSCHAUFFEUR



Das Gesicht der BLS im Bus: unterwegs mit Hans Flückiger

Es ist ein dunkler Dezembermorgen in Ersigen im unteren Emmental. Einladend leuchten die Schaufenster der Dorfbäckerei. Die Primarschüler mit Leuchtgurt und blinkenden Schulsäcken, die Teenager mit Steckern im Ohr und zwei ältere Damen, die nach und nach im Nebel auftauchen, haben jedoch ein anderes Ziel: die Bushaltestelle der Linie 466. Pünktlich um 7.57 Uhr fährt BLS-Buschauffeur Hans Flückiger vor.

Der Bus ist fast bis auf den letzten Platz besetzt: vor allem von Schülerinnen und Schülern. Eine Kundin nutzt die Möglichkeit, beim Chauffeur ein Billett zu lösen. «Mit 2.80 Franken sind Sie dabei», grüsst sie der Mann hinter dem Lenkrad freundlich. Weiter geht die Fahrt via Kirchberg nach Burgdorf, wo am Bahnhof geschäftiges Treiben herrscht. «Vor einer Stunde war hier noch mehr los», sagt Hans Flückiger, als er kurz an der BLS-Busstation aussteigt. «Viel Verkehr und viele Leute auf der Strasse, die wild durcheinander zu Bussen und Zügen eilen.»

Hans Flückiger wartet den Anschlussbus aus Hasle-Rüegsau ab. Der Bus kommt nicht durch, weil ein Fahrzeug die Strasse blockiert. Als Flückiger selbst mit drei Minuten Verspätung Richtung Ersigen losfährt, muss auch er nach wenigen Metern halten, weil ein Lastwagen rückwärts in einen Hof einbiegen will. Jetzt sind es schon vier Minuten. Aber der erfahrene Buschauffeur bewahrt die Ruhe. Zum Glück hat es wenig Verkehr, sodass er den Rückstand aufholt. Damit er den Fahrplan einhalten kann, geniesst der Buschauffeur mancherorts Vorfahrt: So kann er mit einer Fernbedienung dafür sorgen, dass an einer Ampel

der entgegenkommende Verkehr Rot bekommt und der Bus bevorzugt links abbiegen kann.

Jetzt sind nur noch einzelne Fahrgäste im Bus. Flückiger grüsst und verabschiedet jeden herzlich. Gemütlich geht es zwischen alten Bauernhäusern und malerischen Weilern des unteren Emmentals hindurch – bis es Zeit für eine Kaffeepause ist. Hans Flückiger zeigt auf seinem iPad den Dienstplan: stets andere Uhrzeiten, andere Strecken. «Die Abwechslung macht unseren Beruf interessant und anspruchsvoll», findet er. «Fährt man innerhalb eines Tages verschiedene Touren, ist man voll konzentriert.» Eine Herausforderung sei zum Beispiel die stark befahrene Strecke von der Shoppingmeile Lyssach Richtung Hasle-Rüegsau: «Da wuchten Fahrgäste auch mal einen Tumbler oder drei Meter lange Pakete in den vollbesetzten Bus.» Unangenehme Erlebnisse habe er so gut wie noch nie gehabt, gefährliche schon gar nicht. «Ob Erste Hilfe, Verhalten bei einem Unfall oder Konfliktvermeidung – da sind wir gut geschult», sagt er. «Die Notfallorganisation der Busland AG ist 24 Stunden besetzt. Auch die Zusammenarbeit mit der Polizei klappt super.»

Dienst Nr. 103 vom 10. Dezember 2015, Fahrer: Hans Flückiger

- *Arbeitszeit: 7 Std. 6 Min.*
- *Gefahrene Kilometer: 155*
- *Angefahrne Haltestellen: 249*
- *Transportierte Fahrgäste: 318*
- *Ø Anzahl Fahrgäste im Bus: 25*

Nach der Kaffeepause schaut Hans Flückiger noch einmal auf sein iPad, ob es aktuelle Informationen gibt. Von der neuen App, welche die Busland AG im Dezember eingeführt hat, war er schon nach kurzer Eingewöhnungsphase begeistert: Dienstpläne, Infos zu Veranstaltungen, Baustellen, Wegbeschreibungen bei Bahnersatzverkehr – all das findet er hier und er kann seine Fahrgäste entsprechend informieren. Heute steht nichts Besonderes an: gut so. Und weiter geht die Fahrt. ●

Chronik 2015

Januar

 Der Grosse Rat des Kantons Bern stimmt dem Investitionsantrag der BLS über 12.8 Millionen Franken für den Bau einer neuen Werfthalle am Thunersee einstimmig zu.

 BLS Cargo wird durch die Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank stark getroffen: Dem Produktionsaufwand in Schweizer Franken stehen bei BLS Cargo überwiegend Einnahmen in Euro entgegen.

 Die BLS kooperiert mit Globetrotter Tours und kann ihren Kunden damit ein breiteres Angebot an Bahn- und Schiffsreisen im Ausland anbieten – zum Beispiel Reisen mit der Transsibirischen Eisenbahn oder Expeditionsreisen in die Polargebiete.

Februar

 Transports publics fribourgeois (TPF) und die BLS unterzeichnen eine Vereinbarung zur vorübergehenden Instandhaltung von BLS-Zügen in der TPF-Werkstatt in Givisiez. So kann die BLS die Kapazitätslücke zwischen dem Wegfall der Werkstatt Aebimatt in Bern und der Inbetriebnahme eines Neubaus schliessen.

 Zusammen mit den Gewerkschaften SEV, VSLF und Transfair eröffnet die BLS die Verhandlungen, um den Gesamtarbeitsvertrag weiterzuentwickeln. Diskussionspunkte sind unter anderem flexible Arbeitszeitmodelle und ein neues Lohnsystem.

 Die Busland AG führt in 17 Bussen ein automatisches System zum Zählen der Fahrgäste ein. Erhebungen der Fahrgastfrequenzen sind für das konzessionierte Busunternehmen die Grundlage, auf der es Erlöse aus Pauschal-fahrausweisen beantragt.

März

 Die BLS informiert die Öffentlichkeit, dass der Moosacher bei Riedbach ihr bevorzugter Standort für den Bau einer neuen S-Bahn-Werkstatt ist. Im Vorfeld wurden

21 Areale im Raum Bern im Rahmen einer umfassenden Standortevaluation untersucht.

 BLS Cargo bestellt bei Siemens 15 Mehrsystemlokomotiven, die für den Einsatz von den Niederlanden bis nach Italien ausgerüstet sind. Sie ersetzen ältere Lokomotiven und decken das angestrebte Wachstum von BLS Cargo ab.

 Der Kambly Zug feiert Jubiläum: Seit fünf Jahren fährt der Biscuits-Zug die BLS-Kunden nach Trubschachen zum Kambly Erlebnis.

April

 Die BLS lanciert die Ausflugsplattform Heimatland. Über die Plattform bewirbt die BLS zusammen mit regionalen touristischen Partnern Ausflugsziele in den Regionen Emmental, Entlebuch, Willisau und Oberaargau.

 BLS Cargo und die CargoBeamer AG nehmen den Verkehr von vier Meter hohen, nicht kranbaren Sattelaufiegern im Alpentransit über die Gotthardachse auf. Bisher waren derartige Verkehre nur über die Strasse möglich.

 Die BLS führt ihren ersten mobilen Vertriebskanal ein: die LiberoTickets-App. Seit Oktober können über die App neben Einzeltickets und Tageskarten auch Mehrfahrkarten gelöst werden.

Mai

 Im Mai muss die BLS auf Anordnung des Regierungsstatthalters die Schifffahrt auf dem Thunersee wegen Hochwassers für vier Tage einstellen. Der Seepiegel ist derart hoch, dass der Wellenschlag der Schiffe die Uferzonen beschädigen könnte.

Juni

 Im Rosshäuserntunnel gelingt der Durchbruch – die Mineure sprengen das letzte Stück der oberen Tunnelhälfte aus. Seit September 2015 werden der Mittelteil und die Tunnelsohle ausgebrochen.

 In der BLS-Werkstatt in Bönigen startet das Refit der NINA-Flotte. Die Züge werden technisch modernisiert und visuell aufgefrischt. Im November verlässt die erste modernisierte NINA die Werkstatt – das Refit dauert bis 2018.

Juli

 33 Lernende schliessen ihre Lehre bei der BLS ab: 15 Kauffrauen und Kaufmänner öffentlicher Verkehr, je sechs Automatiker und Polymechaniker, vier Gleisbauer, ein Gebäude-reiniger sowie ein Zeichner.

 Die Modernisierung des Bahnhofs Huttwil geht in die entscheidende Phase: Während einer dreiwöchigen Totalsperre werden grossflächige Bauarbeiten durchgeführt und das alte Bahnhofgebäude wird vollständig rückgebaut.

August

 In Absprache mit dem Kanton Bern wird eine unabhängige Begleitgruppe eingesetzt, die sich Ende August erstmals trifft. Die Begleitgruppe soll die Standortevaluation zum Bau einer neuen S-Bahn-Werkstatt kritisch hinterfragen und allenfalls weitere Vorschläge einbringen.

 BLS und MOB starten die Modernisierung des Bahnhofs Zweisimmen. Neben einem umfassenden Umbau installiert die BLS eine Umspuranlage für den GoldenPass, die eine umsteigefreie Fahrt von Montreux nach Interlaken ermöglicht.

 Die Busland AG rüstet ihre Buschauffeure mit einem Tablet aus und führt eine App ein, die den Buschauffeuren zum Beispiel Handbücher, den Dienstplan oder aktuelle Informationen über betriebliche Änderungen anzeigt.

September

 Beim Knoten Weyermannshaus westlich von Bern erneuert die BLS die Weichen und verbessert die Gleislage. Dies ermöglicht eine ruhigere Fahrt für Bahnreisende und macht künftige Unterhaltsarbeiten günstiger.

 Zusammen mit der Mobilitätsakademie, der Stadt Bern und dem TCS bietet die BLS in Bern das weltweit erste öffentliche eCargo-Bike-Sharing an. An verschiedenen Standorten im Raum Bern können die Lastenräder stundenweise gemietet werden.

 Start zur zweijährigen Modernisierung des Bahnhofs Müntschemier: Der Bahnhof

wird zum Kreuzungspunkt für die künftig halbstündlich verkehrenden RegioExpress-Züge zwischen Bern und Neuenburg ausgebaut.

Oktober

 973'000 Passagiere transportiert die BLS-Schifffahrt bis Ende Oktober auf den Oberländer Seen. Dank sonnigen Sommermonaten schliesst sie die Hauptsaison mit einem Prozent mehr Passagieren als im Vorjahr ab.

 In Brig nimmt die SBB das grösste elektronische Stellwerk der Schweiz in Betrieb. Moderne Leittechnik macht es möglich, dass die BLS-Betriebszentrale in Spiez das Stellwerk Brig aus der Ferne bedienen kann.

November

 Die BLS-Schifffahrt wassert das Motorschiff Bubenberg in die Werfthalle am Thunersee aus. Es ist das letzte Schiff, das in der 110-jährigen Werfthalle auf Stapel genommen wird.

Dezember

 Auf den Fahrplanwechsel wird das BLS-Liniennetz um die Strecke Neuenburg-La Chaux-de-Fonds erweitert: Der RegioExpress fährt neu direkt und stündlich von Bern nach La Chaux-de-Fonds.

 Die BLS weitet das Online-Ticket für den Autoverlad auf die Strecke Kandersteg-Iselle aus. Für den Autoverlad von Kandersteg nach Goppenstein können die Tickets bereits seit 2014 online gebucht werden.

-
-  Übergeordnete Themen
 -  Regionalverkehr Schiene (RPV)
 -  Regionalverkehr Strasse (Busland AG)
 -  Schifffahrt
 -  Autoverlad
 -  Güterverkehr Schiene (BLS Cargo AG)
 -  Infrastruktur (BLS Netz AG)
-

Nachhaltigkeit



Die BLS hat im Jahr 2015 ihr konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement weiter ausgebaut. Alle Unternehmensbereiche haben strategische Schwerpunkte für den Zeitraum 2016 bis 2020 definiert und konkrete Massnahmen bezüglich nachhaltiger Handlungsfelder beschlossen. Aus den Schwerpunkten und Massnahmen der einzelnen Bereiche hat die BLS übergeordnete Leitsätze für die Nachhaltigkeit abgeleitet, die in

der Unternehmensstrategie verankert werden. Die BLS verfolgt das Ziel, innerhalb des gesamten Unternehmens das gemeinsame Verständnis für eine nachhaltig gesunde BLS auszubauen und dieses in ihren Strategien und Projekten sowie im täglichen Handeln zu verankern. Erstmals wird mit dem Geschäftsbericht 2015 ein GRI-Index mit BLS-relevanten Indikatoren der Nachhaltigkeit veröffentlicht.

NACHHALTIGKEIT

Refit der NINA-Flotte

Mit einem automatischen Schlummerbetrieb und weiteren Massnahmen senkt die BLS den Energieverbrauch der NINA-Züge um mehr als ein Viertel.

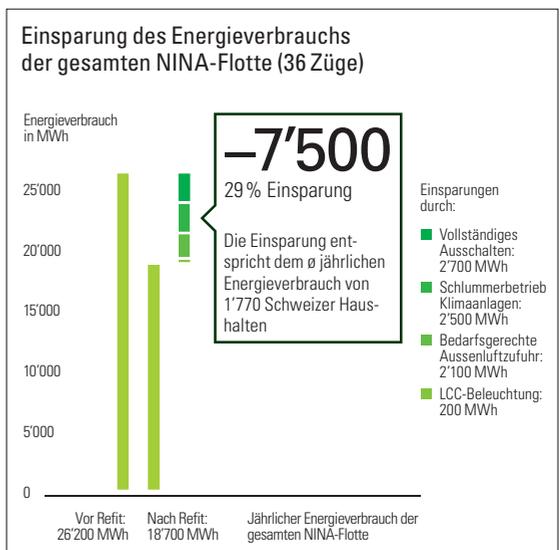
Die BLS hat im Juni 2015 ein Refit ihrer gesamten NINA-Flotte gestartet, in dessen Rahmen sie unter anderem die Energieeffizienz der Züge stark verbessert. Im Fahrgastraum leuchten neu LCC-Lichter – es ist der schweizweit erste Einsatz der neuen LCC-Technologie in Zügen. Die Klimaanlage erhalten einen Schlummerbetrieb, CO₂-Sensoren steuern die Aussenluftzufuhr.

Im Frühjahr 2011 hat die BLS in Zusammenarbeit mit der Universität Basel einen NINA-Zug mit einem Messsystem ausgerüstet, das den Energieverbrauch aller Teilsysteme erfasst. Die Messungen zeigen: Nur etwas mehr als die Hälfte der gesamten Jahresenergie verbraucht ein NINA-Zug für die Traktion, also die Fortbewegung. Ein Drittel der Energie entfällt auf Heizung, Lüftung und Kühlung. «Wir haben gemerkt, dass bei der Heizenergie der NINA-Züge mit kleinem Kostenaufwand hohe Einsparungen möglich sind», betont der Elektroingenieur Christoph Isenschmid.

Ausserdem: Fast 30 Prozent der Energie und damit deutlich mehr als andere BLS-Züge verbraucht die NINA in parkiertem Zustand, weil sie durchgehend auf Normaltemperatur geheizt wird. Das verbessert die BLS nun – in Zukunft können die parkierten Züge vollständig ausgeschaltet werden. Möglich ist dies allerdings nur zwischen 5 und 25 Grad Celsius, da verschiedene Teilsysteme der parkierten Züge bei extremen Temperaturen überhitzen oder unterkühlen können. Für Hitze- und Frosttage hat die BLS deshalb alle NINA-Züge zusätzlich mit einem auto-

matischen Schlummerbetrieb ausgestattet, der in Parkstellung die Energieversorgung auf ein Minimum zurückfährt.

Zudem hat die BLS bei einem NINA-Zug als Prototyp innovative Seitenfenster eingebaut. Eine feine Metallbeschichtung sorgt für die gewohnt gute Wärmedämmung, die Fenster bleiben trotzdem durchlässig für Mobilfunksignale. «Damit wird Energiesparen möglich, ohne dass wir teure Signalverstärker in die Züge einbauen müssen», erklärt Isenschmid. Die Entwicklung der Seitenfenster stammt wiederum aus dem Forschungsprogramm mit der Universität Basel, umgesetzt von der ETH Lausanne in Zusammenarbeit mit einem Glashersteller. Derzeit sammelt die BLS Daten zu der neuen Technologie – die Forschungsarbeit geht in die nächste Runde.



NACHHALTIGKEIT **Energieeffizienz und Klimaschutz**

Die BLS ist bestrebt, ihren Energieverbrauch und die dadurch verursachten CO₂e-Emissionen zu verringern. Sie baut ein systematisches Energiemanagement auf und berechnet den Verbrauch neu nach einer Methode, die genauere Angaben und den Vergleich mit anderen Bahnunternehmen ermöglicht.

ENERGIEVERBRAUCH UND TREIBHAUSGASEMISSIONEN

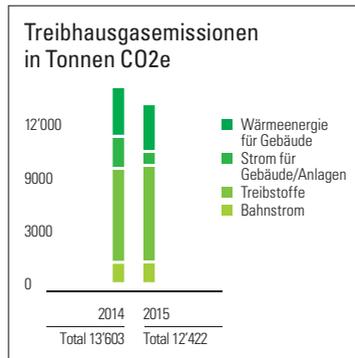
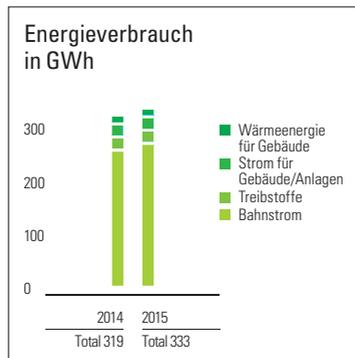
Neues Energie-Reporting ermöglicht Vergleich mit anderen Bahnunternehmen

Im Geschäftsjahr 2015 hat die BLS die Methode des Energie-Reportings grundlegend geändert, vor allem hinsichtlich der Erhebung des Bahnstroms. Bisher wurde der Stromverbrauch aus der Sicht der BLS als Infrastrukturbetreiberin – also als Energiebereitstellerin – für ihr Schienennetz ausgewiesen. Neu weist die BLS ihren Stromverbrauch als Eisenbahnunternehmen – also als Energieverbraucherin – auf allen Netzen in der Schweiz aus. Die Umstellung ermöglicht den Vergleich mit anderen Eisenbahnunternehmen.

Auch die Berechnung der Treibhausgasemissionen wurde optimiert. Bisher verwendete die BLS die branchenunspezifischen Emissionsfaktoren der internationalen Ecoinvent-Datenbank. Da die BLS ihren Traktionsstrom von der SBB bezieht, verwendet sie neu die SBB-Emissionsfaktoren. Diese ermöglichen eine genauere Berechnung der ausgestossenen CO₂e-Emissionen.

Um einen Trend zu erkennen, hat die BLS die Energie- und CO₂e-Werte aus dem Jahr 2014 rückwirkend nach der neuen Methode berechnet. Der Energieverbrauch ist 2015 im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen; dies ist vor allem auf einen Mehrverbrauch an Bahnstrom durch höhere Transportleistungen bei BLS Cargo zurückzuführen. Die CO₂e-Emissio-

nen hingegen haben deutlich abgenommen, weil die BLS ihren Strommix für Gebäude und Anlagen optimieren konnte.



Detaillierte Kennzahlen sind im GRI-Index unter EN3 und EN15 zu finden.

FORUM ENERGIEEFFIZIENZ

Stakeholder-Fokus

Am 16. November 2015 hat zum dritten Mal das Forum Energieeffizienz des Verbands öffentlicher Verkehr stattgefunden. Am Forum tauschen Transportunternehmen Erfahrungen aus, wie sie ihre Energieeffizienz verbessern. Die BLS als Mitbegründerin des Forums leitete einen Workshop zu den Erwartungen von Stakeholdern: Die Teilnehmenden diskutierten, welche konkreten Anforderungen bezüglich Energieeffizienz von Stakeholder-Gruppen wie Kunden, Behörden oder Verbänden gestellt werden und wie sich diese umsetzen lassen.

SCHADSTOFFAUSSTOSS

Saubere Busse

Die BLS hat 2015 die relativen CO₂e-Emissionen sowie den Schadstoffausstoss ihrer Busflotte gegenüber dem Vorjahr deutlich gesenkt. Die Reduktion resultiert aus fünf im Oktober 2014 beschafften Bussen mit Euro-Norm 6, der 2013 eingeführten und derzeit strengsten Schadstoffnorm für Busse. Dank der Neubeschaffung konnten ältere Fahrzeuge ersetzt werden. Zwar hat der absolute CO₂e-Ausstoss durch die erhöhte Kurskilometerzahl zugenommen, der Ausstoss pro gefahrenen Kilometer ist jedoch dank der Modernisierung der Busflotte leicht gesunken.

Die BLS geht verantwortungsvoll mit natürlichen Ressourcen um. Bei der Bewirtschaftung von Grünflächen, der Entsorgung von Restmaterialien sowie beim Papierverbrauch hat sie im vergangenen Jahr entscheidende Projekte realisiert.

ANLAGEMANAGEMENT

Grünflächenkataster für effizienten Unterhalt

Die BLS besitzt entlang ihres Schienennetzes rund 260 Hektaren Grünflächen – exklusive Waldflächen. Den Unterhalt dieser Flächen führt die BLS teilweise selbst aus, teilweise ist er an Private abgetreten. Die BLS ist bestrebt, mit ihren Grünflächen zur Biodiversität und zur Sicherheit beizutragen. Dazu setzt sie auf Magerwiesen, die folgende Vorteile aufweisen: Einerseits wurzeln sie tief und stabilisieren die Böschungen, andererseits fällt im Vergleich zu nährstoffreichen Fettwiesen weniger Grüngut an, das entsorgt werden muss. Und schliesslich weisen sie einen hohen Pflanzenreichtum auf.

Um den Unterhalt ihrer Grünflächen effizient und fachgerecht ausführen zu können, hat die BLS in den vergangenen Jahren einen Grünflächenkataster aufgebaut, der alle Flächen über das gesamte Streckennetz abbildet. Neben der Grösse einzelner Flächen weist der Kataster aus, wie und zu welchem Zeitpunkt der Unterhalt erfolgen muss, wer für den Unterhalt verantwortlich ist oder ob Unterhaltsvereinbarungen mit Dritten bestehen. Der Grünflächenkataster bildet ausserdem die Grundlage für das Anlagemanagement der BLS und ermöglicht es, Daten zum Grünflächenunterhalt zu sammeln und den zuständigen Abteilungen zur Verfügung zu stellen.

ENTSORGUNGSMANAGEMENT

Synergien nutzen dank zentraler Steuerung

Die BLS hat im Jahr 2015 ihre Entsorgung zentralisiert. Während bis 2014 mehr als 100 Entsorger für die BLS tätig waren, sind es nach der Zentralisierung und Umstellung heute noch deren zwei – einer für allgemeine Abfälle und einer für Sonderabfälle. Durch die Zentralisierung können Abläufe effizient gestaltet, Synergien genutzt und umweltschonende Entsorgungswege sichergestellt werden. Die BLS ist bestrebt, eine ressourcenschonende Kreislaufwirtschaft zu entwickeln. Voraussetzung dafür sind das zentrale Sammeln von Daten, die Fachkompetenz an den Standorten sowie die Sensibilisierung der Mitarbeitenden.

Durch die Neuausrichtung ihres Entsorgungsmanagements hat die BLS zwei interne Fachstellen geschaffen, welche die einzelnen Bereiche und Standorte betreuen und Verbesserungen initiieren. Hierzu zählen unter anderem ein konzernweites Beschriftungskonzept sowie ein Entsorgungshandbuch, das die Mitarbeitenden bei der fachgerechten Entsorgung unterstützt.

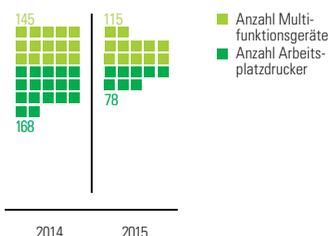
BÜROÖKOLOGIE

Neues Druckerkonzept eingeführt

Im vergangenen Jahr hat die BLS die Anzahl Drucker an ihren Bürostandorten markant reduziert und durch neue, technisch hochwertigere Geräte ersetzt, die zur Steigerung der Energieeffizienz beitragen. Die Anzahl Multifunktionsgeräte wurde um 20 Prozent von 145 auf 115 gesenkt, die Anzahl Arbeitsplatzdrucker um mehr als 50 Prozent von 168 auf 78. Mit dem Abbau an Druckern sensibilisiert die BLS ihre Mitarbeitenden für ein bewusstes Ausdrucken und will den Verbrauch von Strom, Papier und Tonerpatronen senken.

Um grosse Flexibilität und gleichzeitig Vertraulichkeit zu gewährleisten, setzt die BLS eine Follow-me-Lösung ein: Aufträge werden erst gedruckt, wenn sich der Mitarbeitende an einem beliebigen Multifunktionsgerät anmeldet. So ist die Vertraulichkeit gedruckter Dokumente gewährleistet und Fehlerrückrufe können verhindert werden.

Anzahl Drucker



Die BLS nutzt das Wissen und die Erfahrungen ihrer Kunden und Mitarbeitenden, um sich organisatorisch weiterzuentwickeln und die Angebote zu optimieren.

ORGANISATIONSENTWICKLUNG

Lernfähigkeit

Im Jahr 2015 hat die BLS begonnen, 230 Führungspersonen und Projektleiter in Grundsätzen und Modellen systemischer Organisationsentwicklung (OE) zu schulen. Sie werden darauf sensibilisiert, Fragestellungen der OE innerhalb ihrer Bereiche zu erkennen und gezielt anzugehen. Bei der systemischen OE werden Veränderungsprozesse in ganzheitlicher Weise gestaltet. Die systemische OE hat nachhaltige Lösungen und eine gleichzeitige Erhöhung der Lernfähigkeit des Unternehmens zum Ziel – dabei spielen das Wissen und die Erfahrung der Mitarbeitenden eine zentrale Rolle.

PRÄSENZMANAGEMENT

Gesunde Mitarbeitende

Um Mitarbeitende mit gesundheitlichen Problemen zu unterstützen, hat die BLS im Jahr 2015 das betriebliche Case Management weiter verankert und zusätzlich ein Präsenzmanagement eingeführt. Im Dialog mit betroffenen Mitarbeitenden werden Massnahmen gefunden, um Absenzen aus gesundheitlichen Gründen zu vermindern. Alle Führungspersonen wurden in der Anwendung des Präsenzmanagements ausgebildet.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

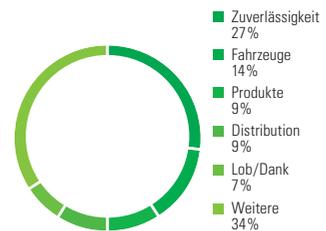
Mehr Kundenrückmeldungen – Pünktlichkeit und Anschlüsse an erster Stelle

Im Jahr 2015 erreichten 5316 Kundenreaktionen den BLS-Kundendienst – plus 14 Prozent gegenüber 2014. Die Kundenreaktionen wurden im Durchschnitt nach 2.1 Kalendertagen beantwortet, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme um 31 Prozent entspricht. Beide Werte liegen im erwarteten Rahmen: Neben den Änderungen zum Fahrplanwechsel sorgten der Ersatz von SBB-Billettautomaten durch BLS-Modelle sowie Störungen an den Automaten für einen Anstieg. Die positiven Rückmeldungen nahmen gegenüber 2014 um 19 Prozent zu und machen 7 Prozent der Kundenreaktionen aus. Die meisten positiven Rückmeldungen erhalten Reisebegleiter.

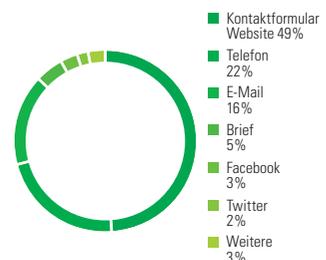
80 Prozent der Kundenreaktionen betreffen die Bahn. Bei den Themen steht wie in den Vorjahren die Zuverlässigkeit – also Pünktlichkeit und verpasste Anschlüsse – an erster Stelle. Die meistgenannte Linie ist der RegioExpress Bern–Neuenburg. Durch die Verlängerung der Züge nach La Chaux-de-Fonds per Dezember 2015 und das damit verbundene angepasste Störungsmanagement rechnet die BLS im Jahr 2016 mit einem Rückgang der Kundenreaktionen. An zweiter Stelle folgen Rückmeldungen zu den Fahrzeugen, wobei vorwiegend das Platzangebot zu Hauptverkehrszeiten kritisiert wird.

Rückmeldungen zu Produkten nahmen gegenüber dem Vorjahr um 23 Prozent ab. Die BLS erhielt deutlich weniger Entschädigungsansprüche und musste weniger Einsprachen gegen Zuschläge nach Fahrausweiskontrollen bearbeiten.

Kundenreaktionen nach Themen



Kundenreaktion nach Kanälen



Die Sicherheit ihrer Fahrgäste und Mitarbeitenden ist ein hohes Gut der BLS. Die BLS investiert sowohl in die Ausbildung ihrer Mitarbeitenden wie auch in eine technisch hochwertige Infrastruktur, um täglich einen sicheren Betrieb zu gewährleisten.

BETRIEBSSICHERHEIT

Sicherheitsniveau gehalten

Die BLS hat 2015 ihr Sicherheitsniveau im Betrieb halten können. Es ereignete sich eine Zugskollision beim Bahnhof Erstfeld. Zwei Güterzüge, einer davon von BLS Cargo, prallten seitlich ineinander. Verletzt wurde niemand und die Umwelt wurde nicht gefährdet, da die Züge kein Gefahrgut geladen hatten. Allerdings entstand erheblicher Sachschaden.

Auch externe Faktoren haben die Betriebssicherheit beeinflusst, etwa wenn Unbefugte Gleise überschreiten oder abgestellte Fahrzeuge besteigen. Um Unfälle zu vermeiden und für Gefahren zu sensibilisieren, hat die BLS erneut Schulen, Gemeinden und Anrainer informiert.

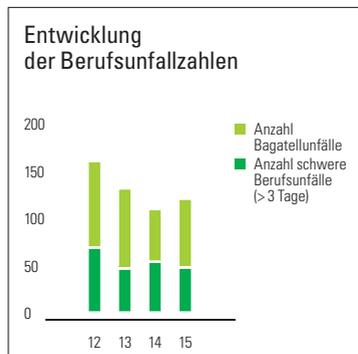


ARBEITSSICHERHEIT

Bewusstsein für Gefahren schärfen

Die BLS verzeichnete im Jahr 2015 121 Berufsunfälle. Das entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme um zehn Prozent. Um zehn Prozent gesunken hingegen sind schwere Berufsunfälle mit Ausfallzeiten von mehr als drei Tagen.

Die Gründe der meisten Unfälle sind verhaltensbedingt, wie zum Beispiel beim Unterschätzen von Gefahren. Am häufigsten sind Stolper- und Sturzunfälle. Die BLS verfolgt das Ziel, Berufsunfälle signifikant zu senken, und sieht Potenzial darin, den Vorgesetzten und Mitarbeitenden Gefahren besser bewusst zu machen und offen über Sicherheit zu sprechen. In diesem Zusammenhang arbeitet die BLS gemeinsam mit der SUVA an Schulungsprogrammen und Kampagnen.



SICHERHEITSMANAGEMENT

Einheitliche Verfahren erhöhen die Transparenz

Im Jahr 2015 hat die BLS den Aufbau eines konzernweiten Sicherheitsmanagementsystems (SMS) vorangetrieben: Über den gesamten Konzern werden einheitliche Verfahren bezüglich Arbeits- und Betriebssicherheit eingeführt und die Sicherheitsorganisationen in den Bereichen werden verstärkt. Den Rahmen für den Aufbau des SMS bilden Vorgaben des Bundesamts für Verkehr. Das Sicherheitsmanagementsystem leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass die BLS ihre hohen Sicherheitsziele erreichen kann.

Als Teil des SMS hat die BLS letztes Jahr ein Sicherheitsprogramm etabliert, über das wesentliche sicherheitsrelevante Massnahmen gesteuert werden. Das Sicherheitsprogramm erhöht die Transparenz und hilft den einzelnen Bereichen, Synergien zu nutzen. Ausserdem können Sicherheitsmassnahmen besser auf ihre Wirksamkeit geprüft werden.

Zusätzlich ist die BLS bestrebt, die Sicherheitskultur unter allen Mitarbeitenden weiterzuentwickeln. Die BLS sieht in einer hohen Sicherheitskultur Potenzial, ihr Sicherheitsniveau weiter anzuheben. Wesentliche Elemente dafür sind eine hohe Führungskompetenz und ein hohes Bewusstsein unter den Mitarbeitenden für mögliche Gefahren.

CORPORATE GOVERNANCE

Berichterstattung

Die BLS AG lehnt sich als ein nicht an einer Börse kotiertes Unternehmen an die Standards des «Swiss Code of Best Practice» pragmatisch an. Der Verwaltungsrat hat zur Corporate Governance ein Reglement erlassen, welches auf der Homepage bls.ch publiziert ist.

Generalversammlung

Die Generalversammlung ist das oberste Organ der BLS AG. Die ordentliche Tagung findet jährlich statt. Die Einladungsfrist beträgt 20 Tage. Traktandenanträge von dazu berechtigten Aktionärinnen und Aktionären sind 45 Tage vor der Generalversammlung dem Verwaltungsrat mitzuteilen. Für das Festlegen der Stimmrechtsverhältnisse gilt der Stand des Aktienbuchs 30 Tage vor einer ordentlichen oder ausserordentlichen Generalversammlung. Offizielles Publikationsorgan ist das Schweizerische Handelsamtsblatt.

Die Statuten vom 28. Mai 2008 regeln die Aufgaben und Kompetenzen der Generalversammlung sowie die Mitwirkungsrechte der Aktionärinnen und Aktionäre. Die Statuten und der Geschäftsbericht können am Sitz der BLS AG in Bern bestellt oder von der Website bls.ch heruntergeladen werden.

Verwaltungsrat

Die Schweizerische Eidgenossenschaft sowie die Kantone Bern und Wallis haben gemäss den Statuten das Recht, je einen Vertreter in den Verwaltungsrat zu delegieren. Die Schweizerische Eidgenossenschaft nimmt dieses Recht zurzeit nicht in Anspruch. Die Generalversammlung wählt die übrigen Mitglieder jeweils für drei Jahre. Eine Wiederwahl ist möglich. 2015 gab es im Verwaltungsrat der BLS AG keine personellen Veränderungen.

Angaben zu Verwaltungsrat und Führung

Alle Verwaltungsratsmitglieder üben ein nicht exekutives Mandat aus; kein Verwaltungsrats-

mitglied gehört der Geschäftsleitung der BLS AG oder einer der Konzerngesellschaften an. Die von der Generalversammlung gewählten Mitglieder sind unabhängig.

Gemäss Aktienrecht und Art. 21 der Statuten obliegt die Oberleitung der BLS AG dem Verwaltungsrat. Dieser beschliesst über alle Angelegenheiten, die nicht durch Gesetz oder Statuten ausdrücklich der Generalversammlung oder einem andern Organ vorbehalten sind. Gestützt auf die Statuten und gemäss einem Organisationsreglement hat der Verwaltungsrat die Führung seiner Geschäfte an die Geschäftsleitung delegiert. Zum Vorbereiten von besonderen Geschäften hat der Verwaltungsrat zwei ständige Ausschüsse ohne generelle Beschlusskompetenzen gebildet, die vertieft Aufgaben in seinem Zuständigkeitsbereich vorbereiten:

Der Ausschuss Finanzen und Revision: Prozesse im Assurancemanagement (Risikomanagement, IKS, Compliancemanagement und interne Revision) sowie in Rechnungswesen, Finanzplanung, Budget, Rechnung des Unternehmens und des Konzerns, Belangen der internen und externen Revision des Unternehmens und des Konzerns in Zusammenarbeit mit der Revisionsstelle, Abnahme der Ergebnisse der internen Revision z.H. des Verwaltungsrats sowie in Sachgeschäften mit besonderen finanziellen Konsequenzen.

Der Ausschuss Personal und Entschädigungen: Diskussion von Personalthemen, Vorbereitung der Entschädigungsregelung des Verwaltungsrats, Vorbereitung der Grundsätze der Anstellungsbedingungen (inkl. Kader). Er legt zudem die Ziele des Vorsitzenden der Geschäftsleitung und im Rahmen der vom Verwaltungsrat genehmigten Grundsätze die Löhne und Boni der Geschäftsleitung fest.

Die BLS AG verfügt über ein konzernweites internes Kontrollsystem (IKS). Dessen Wirksamkeit wird jährlich einer freiwilligen externen Prüfung unterzogen. Der Verwaltungsrat wird über die Ergebnisse informiert. Das IKS wird durch ein strategisches und operatives Risikomanagement ergänzt. Die Top-Risiken werden im Verwaltungsrat behandelt und mit Massnahmen hinterlegt.

Entschädigung des Verwaltungsrats

Jedes Verwaltungsratsmitglied hat Anspruch auf eine fixe Jahresentschädigung, Sitzungsgelder, Pauschalspesen sowie ein Generalabonnement. Es besteht kein Bonusprogramm.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats haben im Jahr 2015 insgesamt CHF 358'860 an Vergütungen im Sinn von Art. 663 bis Abs. 2 OR bezogen. Aufgrund der angespannten finanziellen Situation des Unternehmens hat der Verwaltungsrat seine Vergütungsansätze als Beitrag zu den Sofortmassnahmen seit dem Geschäftsjahr 2012 um zehn Prozent reduziert. Die Vergütungen je Mitglied sowie weitergehende Angaben sind auf Seite 94 ausgewiesen.

Geschäftsleitung

Im Geschäftsjahr gab es in der Geschäftsleitung keine personellen Veränderungen.

Angaben zur Geschäftsleitung

Der Verwaltungsrat wählt die Mitglieder der Geschäftsleitung. Kein Mitglied der Geschäftsleitung gehört dem Verwaltungsrat an.

Die Geschäftsleitung nimmt unter der Leitung des Vorsitzenden die Gesamtleitung der BLS AG wahr. Ein Organisationsreglement sowie eine Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung legen die jeweiligen Kompetenzen, Aufgaben und Befugnisse der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats fest. Die Geschäftsleitung erstattet dem Verwaltungsrat regelmässig Bericht über den Geschäftsverlauf.

Vergütungen an die Geschäftsleitung

Die Vergütungen der Geschäftsleitung der BLS AG setzen sich aus dem individuell vereinbarten Bruttolohn, dem Bonus, den Pauschalspesen und einem FVP-Generalabonnement zusammen.

Das Bonussystem richtet sich nach dem Erreichungsgrad der Ziele des Vorjahrs. Die Ziele der Mitglieder der Geschäftsleitung werden nach Abschluss des Geschäftsjahrs durch den CEO beurteilt, der Zielerreichungsgrad festgelegt und dem Ausschuss Personal und Entschädigung zur Genehmigung beantragt. Die Zielbeurteilung, der Zielerreichungsgrad und der daraus resultieren-

de Bonus des CEO werden vom Verwaltungsratspräsidenten durchgeführt bzw. dem Ausschuss beantragt. Der Maximalbonus des CEO kann 35 Prozent und derjenige eines Mitglieds der Geschäftsleitung 25 Prozent des Bruttogehalts erreichen.

Die Vergütungen im Sinn von Art. 663 bis Abs. 2 OR an die Mitglieder der Geschäftsleitung betragen insgesamt CHF 2'904'478; die höchste individuelle Vergütung an den Vorsitzenden der Geschäftsleitung beträgt CHF 475'176 (vgl. auch Seite 95). Im Vergleich zum Vorjahr ist die Gesamtsumme um CHF 77'529 höher.

Revisionsstelle

Für das Geschäftsjahr 2015 wählte die Generalversammlung die Firma KPMG in Muri bei Bern als Revisionsstelle der BLS AG. Die Revisionsstelle nimmt die gesetzlich festgelegten Rechte und Pflichten wahr.

Vertretungen in Führungsgremien von Konzerngesellschaften

Folgende Mitglieder des Verwaltungsrats, der Geschäftsleitung bzw. des Kaders vertreten die Konzerninteressen der BLS AG in Führungsgremien von Konzerngesellschaften der BLS:

BLS Netz AG

- Rudolf Stämpfli, Präsident des Verwaltungsrats
- Renate Amstutz Bettschart, Vizepräsidentin des Verwaltungsrats
- Lorenz Bösch, Mitglied des Verwaltungsrats
- Martin Bütikofer, Mitglied des Verwaltungsrats
- Jean-Michel Cina, Mitglied des Verwaltungsrats
- Ulrich Dietiker, Mitglied des Verwaltungsrats
- Barbara Egger-Jenzer, Mitglied des Verwaltungsrats
- Max Gsell, Mitglied des Verwaltungsrats
- Josef Küttel, Mitglied des Verwaltungsrats
- Hans Werder, Mitglied des Verwaltungsrats

BLS Cargo AG

- Bernard Guillelmon, Präsident des Verwaltungsrats
- Josef Küttel, Mitglied des Verwaltungsrats
- Reto Baumgartner, Mitglied des Verwaltungsrats

Busland AG

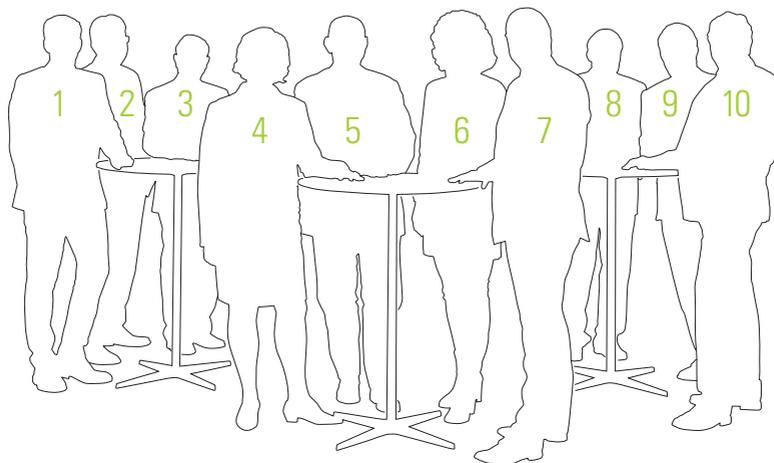
- Andreas Willich, Vizepräsident des Verwaltungsrats
 - Thomas Müller, Mitglied des Verwaltungsrats
 - Bruno Wyssmüller, Mitglied des Verwaltungsrats
-

VERWALTUNGSRAT BLS AG



AM BLS-SITZ IM BOLLWERK, BERN

CORPORATE GOVERNANCE **Verwaltungsrat BLS AG**



Gewählt durch die Generalversammlung für den Zeitraum 2015–2018 (Max Gsell bis 2016, Hans Werder bis 2017, Stand 31.12.2015)

1 Martin Bütikofer

1961, CH, Dipl. Ing. FH, Dipl. Wirtschaftsingenieur, INSEAD AMP, Direktor Verkehrshaus der Schweiz

Mitglied seit 2014

Verwaltungsratsmandate: Aare Seeland mobil AG; Schweizerische Südostbahn (SOB); Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV); Schiffahrtsgesellschaft des Zugersees (SGZ); (Schiffahrtsgesellschaft des Ägerisees [AeS])

2 Lorenz Bösch

1960, CH, Ingenieur Landwirtschaft FH

Mitglied seit 2012

Mitglied Verwaltungsrat/ Geschäftsleitung: Hanser und Partner AG, Zürich

3 Ulrich Dietiker

1953, CH, dipl. Wirtschaftsprüfer, Verwaltungsratsmandate und Projekte in Swisscom AG

Mitglied seit Mai 2014, Präsident des Finanz- und Revisionsausschusses

Verwaltungsratsmandate: Swisscom Energy Solutions AG, Swisscom Health AG, Cinetrade-Gruppe, Fastweb AG, BICS AG, Zanox AG, Swiss Life AG, Thunerseespiele AG, Sanitas Beteiligungen AG, Zuckermühle Ruppertswil AG

4 Renate Amstutz Bettschart

1959, CH, lic. rer. pol., Direktorin Schweizerischer Städteverband

Mitglied seit 2009, Mitglied Ausschuss Personal und Entschädigungen

Verwaltungsratsmandate: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Bern; VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Glattbrugg

5 Rudolf Stämpfli

1955, CH, Dr. oec. HSG, Dr. rer. oec. h.c., Verleger

Präsident seit 2009, Mitglied seit 2006, Vorsitzender des Entschädigungsausschusses seit 2009

Verwaltungsratsmandate: Stämpfli Gruppe AG, Bern, Präsident; Schweizerische Mobiliar Holding, Bern, Vizepräsident; Berner Kantonalbank, Bern, Vizepräsident; Flughafen Bern AG, Bern; Kambly SA, Trubschachen; Thömus AG, Bern.

Weitere Mandate: Burgergemeinde Bern, Vizepräsident

6 Barbara Egger-Jenzer

1956, CH, Rechtsanwältin, Regierungsrätin Kanton Bern

Mitglied, Vertreterin des Kantons Bern, Mitglied des Entschädigungsausschusses, Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2002

Verwaltungsratsmandate: BKW AG, Bern

7 Jean-Michel Cina

1963, CH, Advokat und Notar, Staatsrat Kanton Wallis

Mitglied, Vertreter des Kantons Wallis, Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2005

Verwaltungsratsmandate: Walliser Elektrizitätsgesellschaft (FMV); Grande Dixence SA

Weitere Mitgliedschaften: Schweiz Tourismus, Zürich

8 Hans Werder

1946, CH, Dr. rer. soc., lic. iur.

Mitglied seit 2011, Mitglied des Finanz- und Revisionsausschusses

Verwaltungsratsmandate: Swisscom AG, Bern

9 Max Gsell

1946, CH, Dr. rer. pol.

Mitglied seit 2006, Mitglied des Finanz- und Revisionsausschusses, Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2002

Verwaltungsratsmandate: Grosse Schanze AG, Bern, Präsident; Schweizerische Exportrisikoversicherung (SERV), Zürich, Vizepräsident

Weitere Mandate: Hasler Stiftung, Bern, Präsident; Localnet AG, Burgdorf, Präsident

10 Josef Küttel

1952, CH, Dipl. KMU-HSG

Mitglied seit 2008

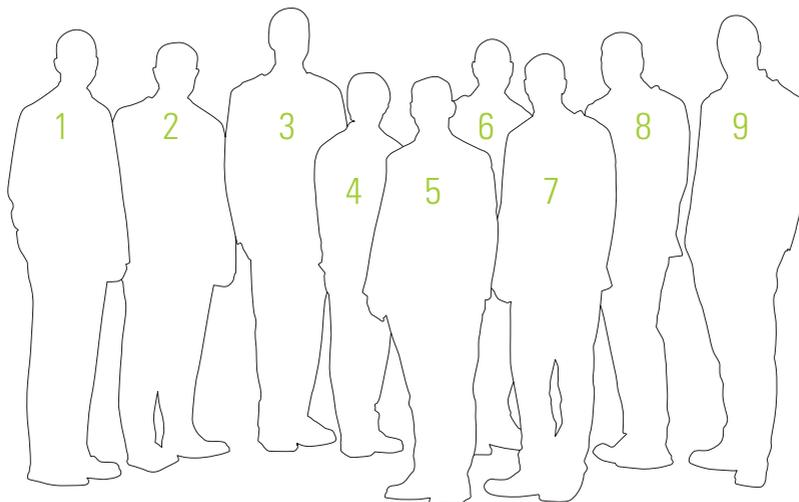
Verwaltungsratsmandate: BCGE Banque Cantonale de Genève, Genève; Ermewa Holding, Paris; Griston Holding, Kieswerk Untervaz; BLS Cargo AG, Bern; TTI, London/ Bermuda

GESCHÄFTSLEITUNG BLS AG



VOR DER S-BAHN-WERKSTATT AEBIMATT, BERN

CORPORATE GOVERNANCE **Geschäftsleitung BLS AG**



Gewählt durch
den Verwaltungsrat

1 Andreas Willich

1972, CH, MSc/Oxon

Mitglied der Geschäftsleitung seit 1.5.2011

Leiter Personenverkehr

2 Peter Fankhauser

1970, CH, Dipl. Immobilienwirt
VWA/DIA/Dipl. Kaufmann KFS,
AMP-HSG

Mitglied der Geschäftsleitung seit 1.1.2011

Leiter Bahnproduktion

3 Michael Pohle

1966, CH, Dipl. Ing. (TH),
eMBA (HSG)

Mitglied der Geschäftsleitung seit 1.11.2012

Leiter Unternehmenssteuerung

4 Franziska Jermann-Aebi

1961, CH, Leiterin Personal FH/NDS

Mitglied der Geschäftsleitung seit 1.6.2010

Leiterin Personal

5 Bernard Guillemon

1966, CH, Dipl. Ing. ETH/MBA Insead

CEO seit 1.7.2008

6 Reto Baumgartner

1966, CH, Betriebswirtschafter HF/
EMBA GSBA

Mitglied der Geschäftsleitung seit 1.6.2010

Leiter Finanzen

7 Dirk Stahl

1966, CH, Dr. rer. pol.

Mitglied der Geschäftsleitung seit 12.5.2006

Stellvertretender Vorsitzender der BLS AG
seit 1.6.2010

Unternehmensleiter BLS Cargo AG

Mitglied der Geschäftsleitung der ehemaligen
BLS Lötschbergbahn AG: 2000–2006

8 Daniel Leuenberger

1964, CH, Dipl. Ing. HTL/NDS SWS,
MBA HSG

Mitglied der Geschäftsleitung seit 9.11.2009

Leiter Informatik

9 Daniel Wyder

1972, CH, Dipl. Bauing. ETH/
NDS Wirtschaftsingen. FH

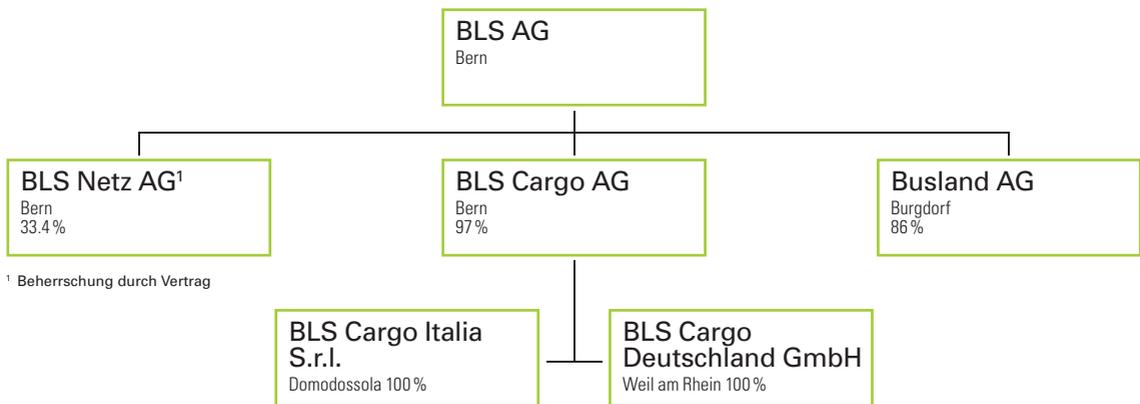
Mitglied der Geschäftsleitung seit 1.2.2010

Leiter Infrastruktur

CORPORATE GOVERNANCE **Strukturen**

Konzernstruktur

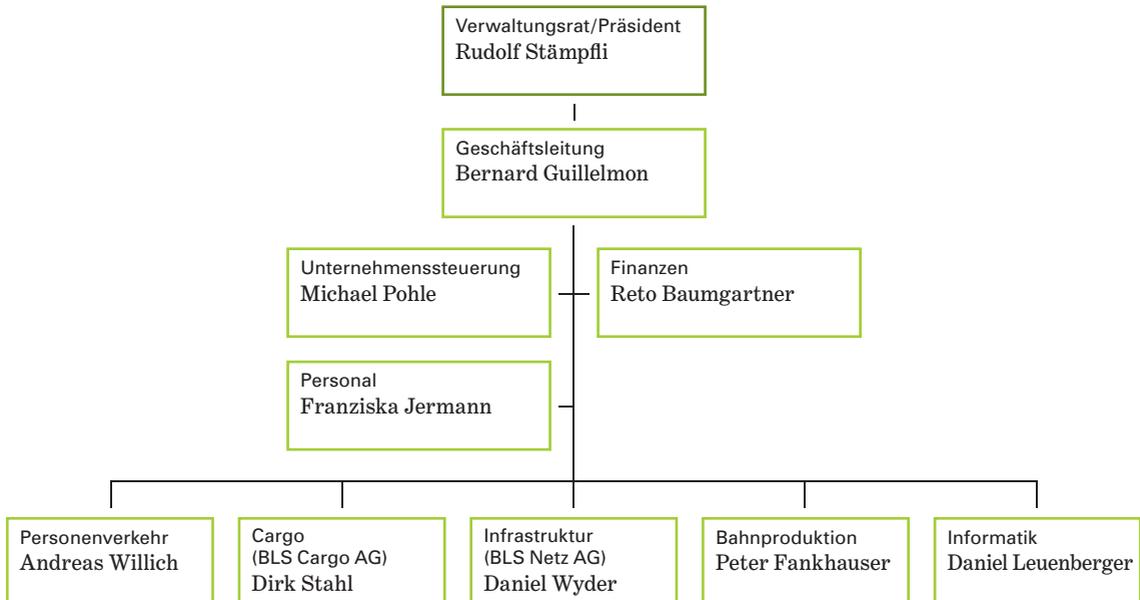
Stand 1.1.2016



Organigramm der BLS AG

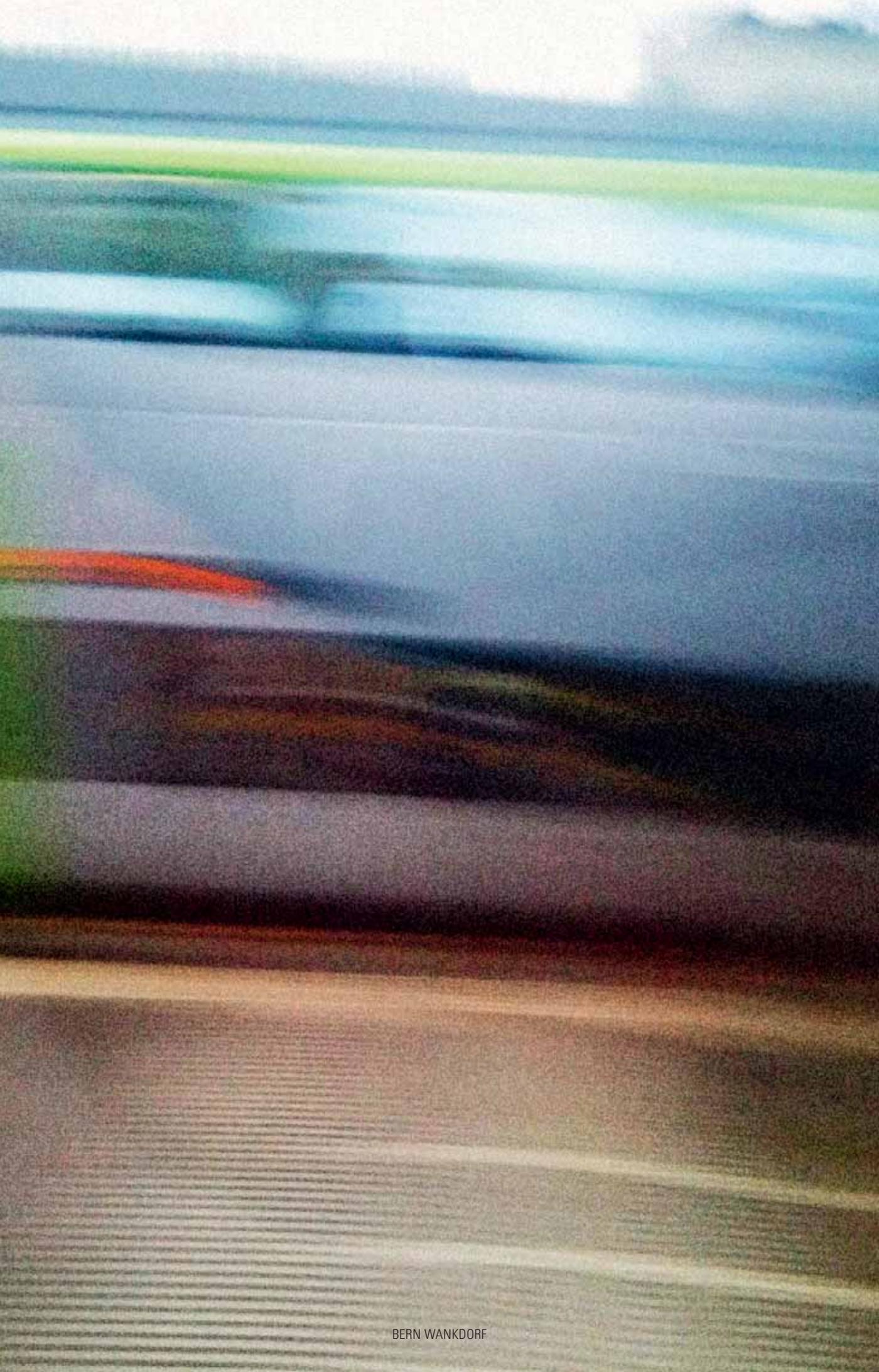
- Verwaltungsrat
- Geschäftsleitung

Stand 1.1.2016





S-Bahn – der Puls der Region









IN DER S31 RICHTUNG BELP





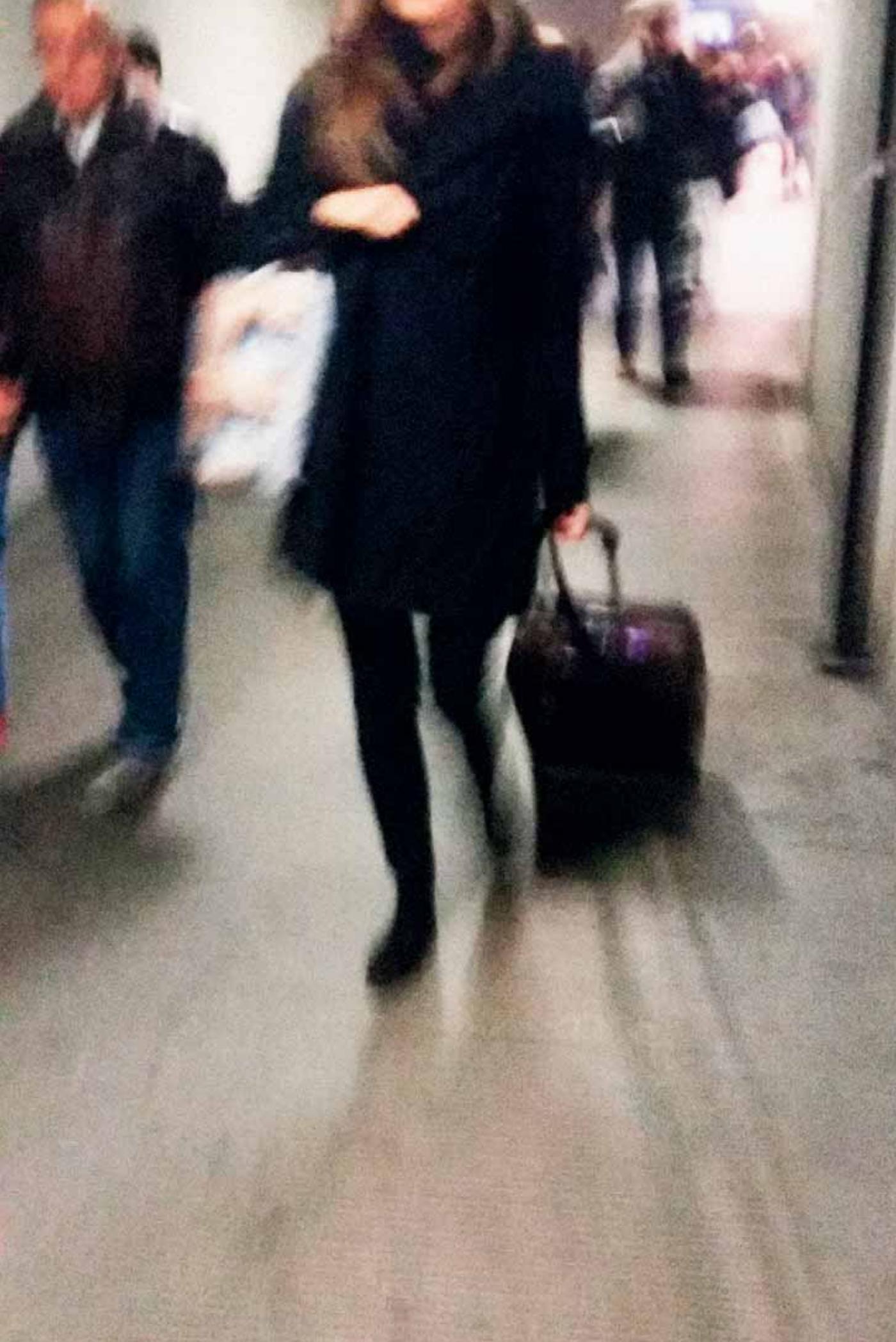


EINFAHRT HÖHE GÜTERBAHNHOF, BAHNHOF BERN



EINFAHRT BAHNHOF BERN







IN DER S2 RICHTUNG LANGNAU



IN DER S2 RICHTUNG LANGNAU

Chuderhüsi
Röthenbach
Äbersold - Linden

Bowil - Längeney
Oberhünigen
Konolfingen





BLICK RICHTUNG LÄNGENEY

Finanzielle Berichterstattung 2015

Konzern

- | | |
|--|----------|
| 1 Finanzielles Ergebnis:
Geschäftsentwicklung und Ausblick | S. 54–56 |
| 2 Erläuterungen zu
den Geschäftsfeldern | S. 57–63 |
| 3 Pensionskasse Symova | S. 64 |
| 4 Konsolidierte Jahresrechnung | S. 65–85 |
-

Stammhaus

- | | |
|--------------------------------|----------|
| 5 Jahresrechnung BLS AG | S. 86–97 |
|--------------------------------|----------|
-

Mit dem vorliegenden Bericht legt der Verwaltungsrat der BLS Rechenschaft ab über das Geschehen im BLS-Konzern im Jahr 2015.

Der Konzern umfasst die BLS AG sowie Beteiligungen, an denen die BLS AG direkt oder indirekt die Mehrheit besitzt. Die BLS Netz AG ist Bestandteil des Konzerns, weil die BLS AG aufgrund einer Vereinbarung mit dem Hauptaktionär Bund die Kontrolle ausübt.

Die Jahresrechnungen der Tochtergesellschaften BLS Netz AG, BLS Cargo AG und Busland AG werden im Gegensatz zu den vergangenen Jahren nicht mehr individuell ausgewiesen. Die entsprechenden Jahresrechnungen können in den Geschäftsberichten der Tochtergesellschaften eingesehen werden.

KONZERN

1 Finanzielles Ergebnis

Die BLS AG hat in einem anspruchsvollen Geschäftsumfeld mit CHF 3.7 Mio. ein zufriedenstellendes Konzernergebnis erwirtschaftet, das jedoch um CHF 2.5 Mio. unter Vorjahr liegt (-40.2%). Die Aufhebung des Euro-Mindestkurses hatte massgeblichen Einfluss auf das Konzernergebnis. Das Geschäftsfeld Schifffahrt erzielte aufgrund von Massnahmen bei der Angebotsgestaltung, durch die Wirkung des Ertrags- und Kostenmanagements und dank dem Wegfall der im Vorjahr vorgenommenen Wertberichtigung eine Ergebnisverbesserung von CHF 5.5 Mio. und erreichte seit 2009 erstmals wieder ein positives Ergebnis. Das Ergebnis der Sparte Autoverlad nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 1.7 Mio. zu und schloss, im Gegensatz zum Vorjahr, mit einem positiven Ergebnis ab. Dies hauptsächlich infolge der Einführung eines neuen Tarifsystems und von Kostensenkungsmassnahmen.

Für die technischen Grundlagenwechsel beim Vorsorgewerk der BLS AG bei der Symova AG wurde eine Rückstellung in der Höhe von CHF 20 Mio. gebildet, die dem Personalaufwand belastet wurde.

Wie im Vorjahr konnten in der Unternehmung Effizienzsteigerungen umgesetzt werden, um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der BLS sicherzustellen. Die Besteller konnten erneut davon profitieren.

Das im Jahr 2012 gestartete Kostensenkungsprogramm «Gipfelsturm», mit dem die BLS AG CHF 50 Mio. dauerhaft einspart, ist im Berichtsjahr erfolgreich beendet worden. Das Programm wurde in den ordentlichen Strategie- und Planungsprozess überführt.

Erfolgsrechnung	in 1'000 CHF	2015	2014
Betriebsertrag		1'002'053	965'430
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen		-736'837	-696'015
Betriebsergebnis vor Zinsen, Abschreibungen und Steuern EBITDA		265'216	269'415
Abschreibungen		-248'621	-250'611
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern EBIT		16'594	18'804
Finanzergebnis		-10'381	-10'253
Betriebsergebnis vor Steuern EBT		6'213	8'551
Steuern		129	2'566
Konzernergebnis (inkl. Minderheitsanteile)		6'342	11'117
Minderheitsanteile		-2'594	-4'854
Konzerngewinn		3'747	6'263

Der Betriebsertrag erhöhte sich um CHF 36.6 Mio. (+3.8%). Gründe dafür sind höhere Verkehrserträge durch systematisches Ertragsmanagement, allgemeines Verkehrswachstum sowie verschiedene Massnahmen im Bereich der Angebotsgestaltung. Die Verkehrserträge konnten in allen Sparten gesteigert werden und erhöhten sich um insgesamt CHF 10.6 Mio. (+2.9%).

Der Betriebsaufwand ohne Abschreibungen erhöhte sich um CHF 40.8 Mio. (+5.9%). Die Hauptgründe dafür sind einerseits der gestiegene Personalaufwand, der durch die Rückstellung für die technischen Grundlagenwechsel beim Vorsorgewerk der BLS AG bei der Symova AG erfolgte, und andererseits die höheren Kosten bei den Unterhaltsarbeiten und Reparaturen.

Die Abschreibungen sind unter anderem infolge des Wegfalls der letztjährigen ausserordentlichen Wertberichtigung (Impairment) im Geschäftsfeld Schifffahrt um CHF 2 Mio. gesunken (-0.8%).

Die Veränderung bei den Steuern ist auf die letztjährige Auflösung der Rückstellung für latente Steuern beim Güterverkehr zurückzuführen.

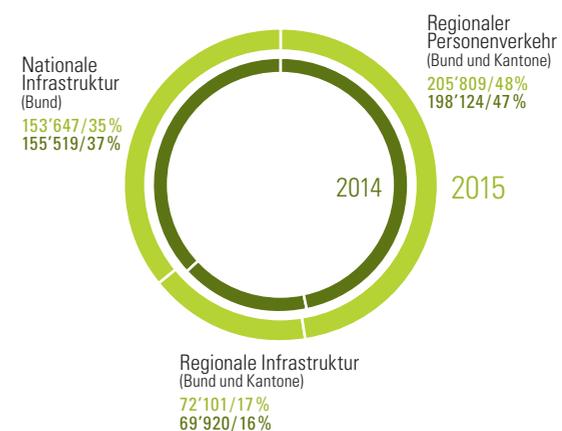
Als Folge von Beteiligungsveränderungen fielen die Minderheitsanteile um CHF 2.3 Mio. tiefer aus (-46.6%).

Abteilungen

Die Abteilungen stiegen infolge der Ertrags- und Kostenentwicklung beim regionalen Personenverkehr um CHF 7.7 Mio. (+3.9%) auf CHF 205.8 Mio. Bei der Infrastruktur liegen die Abteilungen bei CHF 225.7 Mio. auf Vorjahresniveau.

Abteilungen in TCHF

431'557 +1.9%



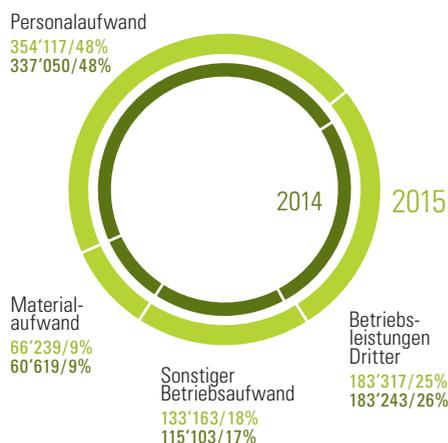
Der regionaler Personenverkehr (Bund und Kantone) stieg um CHF 7.7 Mio. (+3.9%) auf CHF 205.8 Mio. Bei der Infrastruktur liegen die Abteilungen bei CHF 225.7 Mio. auf Vorjahresniveau.

KONZERN 1 Finanzielles Ergebnis

› Betriebsaufwand

Betriebsaufwand ohne Abschreibungen
in TCHF

736'837 +5.9%



Der Materialaufwand stieg insbesondere wegen der Revisionen für die Drehgestelle um CHF 5.6 Mio. (+ 9.3%).

Die BLS AG beschäftigte im vergangenen Jahr 2'741 Mitarbeitende (Vollzeitstellen), 68 Vollzeitstellen mehr als im Vorjahr. Der Personalaufwand erhöhte sich um CHF 17.1 Mio. (+ 5.1%). Dies aus folgenden Gründen: Neben dem Anstieg der Anzahl der Mitarbeitenden und der vertraglichen Lohnentwicklung von 0.9% wurden CHF 20 Mio. für technische Grundlagenwechsel beim Vorsorgewerk der BLS AG bei der Symova AG zurückgestellt. Die Einmalprämien, die letztes Jahr ausbezahlt wurden, fielen demgegenüber weg.

Die Betriebsleistungen von Dritten veränderten sich nur marginal.

Infolge vermehrter Unterhaltsarbeiten und Reparaturen an Gebäuden und Fahrzeugen sowie höheren Projektbedarfs stieg der sonstige Betriebsaufwand um CHF 18.1 Mio. (+ 15.7%).

Dank dem Wegfall der letztjährigen ausserordentlichen Wertberichtigung sind die Abschreibungen um CHF 2 Mio. gesunken (- 0.8%).

› Konzernergebnis nach Segmenten

Konzernergebnis	in 1'000 CHF	2015	2014
BLS Netz AG (Infrastruktur)		3'773	2'238
Personenverkehr		5'000	-4'036
davon regionaler Personenverkehr Bahn		5'400	2'279
davon Autoverlad		1'255	-457
davon Schifffahrt		75	-5'457
davon Distribution auf nationalem Netz		-1'730	-401
Güterverkehr (BLS Cargo AG inkl. Minderheiten)		289	2'538
Ergebnis der übrigen Konzerngesellschaften		592	1'209
Minderheitsanteile		-2'594	-4'854
Bahnproduktion			
davon Werkstätten (Drittkundengeschäft)		1'837	1'141
Nicht betriebliche Liegenschaften		75	-178
Total Segmentergebnisse		8'972	-1'942
Segmentunabhängiger Erfolg/Verlust		9'589	5'617
Bildung Wertschwankungsreserve		0	-10'682
Rückstellung technischer Grundlagenwechsel		-20'000	0
Abweichungen zwischen OR und Swiss GAAP FER		5'186	13'271
Konzerngewinn (exkl. Minderheiten)		3'747	6'263

Bei der Infrastruktur führten hauptsächlich die höheren Trassenerträge und die gestiegenen Eigenleistungen bei Investitionen zu einer Ergebnisverbesserung von CHF 1.5 Mio. (+ 68.6%).

Dank höheren Verkehrserträgen durch systematisches Ertragsmanagement, allgemeinem Verkehrswachstum, Angebotsausbauten und Effizienzsteigerungen verbesserte der Regionalverkehr Schiene das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um CHF 3.1 Mio. (+ 136.9%).

Der Autoverlad steigerte das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um CHF 1.7 Mio. auf CHF 1.3 Mio. Die Verbesserung beruhte insbesondere auf der Einführung eines neuen Tarifsystems sowie auf Kostensenkungsmassnahmen. Die Anzahl der transportierten Fahrzeuge reduzierte sich um 1.8%, der Durchschnittsertrag pro verladenem Fahrzeug stieg dafür leicht an.

Die Schifffahrt verbesserte ihr Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um CHF 5.5 Mio. Hauptursachen waren verschiedene Massnahmen im Bereich der Angebotsgestaltung, die Wirkung des Ertrags- und Kostenmanagements sowie der Wegfall der Wertberichtigung, die im Jahr 2014 in der Höhe von CHF 4.4 Mio. vorgenommen werden musste. Der Thunersee verzeichnete einen leichten Rückgang der Passagiere, der jedoch durch die Fre-

KONZERN 1 **Finanzielles Ergebnis**

quenzzunahme auf dem Brienzersee mehr als kompensiert werden konnte.

Der Güterverkehr Schiene erzielte trotz der Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank einen Gewinn von CHF 0.3 Mio.

Das Ergebnis der Bahnproduktion liegt hauptsächlich aufgrund eines einmaligen Verkaufs von Konstruktionsplänen um CHF 0.7 Mio. über dem Vorjahr.

› **Ausblick**

Zusammen mit den Gewerkschaften SEV, VSLF und Transfair hat die BLS im Februar 2015 die Verhandlungen zur Weiterentwicklung des Gesamtarbeitsvertrags (GAV) aufgenommen. Wegen der Komplexität der zu verhandelnden Themenbereiche haben die Verhandlungspartner in einer Aussprache zwischen BLS und SEV am 11. Mai 2015 beschlossen, sich ein Jahr mehr Zeit einzuräumen, um ohne Zeitdruck einen nachhaltigen GAV zu erreichen. Der GAV soll neu im Juni 2016 zur Unterschrift vorliegen und auf den 1. Januar 2017 umgesetzt werden.

Im Regionalverkehr Schiene bleibt die finanzielle Situation der Besteller angespannt. Durch die heutige Finanzierung öffnen sich strukturelle Deckungslücken: Während die Nachfrage nach Verkehrsleistungen und die Qualitätsansprüche der Fahrgäste laufend zunehmen, stagnieren die Abgeltungen. Weil die BLS in neues Rollmaterial investiert und ihre Infrastruktur umfassend modernisiert, wird die Verschuldung in den nächsten Jahren weiter steigen.

Im Jahr 2016 wird die BLS Netz AG die Leistungsvereinbarung mit dem Bund für die Jahre 2017 bis 2020 unterzeichnen. Die BLS rechnet damit, dass die Abgeltungen und Trassenerträge auf ihrer Infrastruktur leicht steigen werden: Der regionale Personenverkehr dürfte infolge von Fahrplanverdichtungen leicht zunehmen. Im Personenfernverkehr wird mit stabilen Verkehrszahlen, jedoch dank besserer Auslastung der Züge mit leicht steigenden Erträgen gerechnet. Aufgrund der positiven Entwicklung im Euro-Raum wird auch beim Güterverkehr eine Fortsetzung des positiven Trends erwartet. Das Investitionsvolumen der BLS Netz AG wird weiter steigen, während die Kosten für Betrieb und Unterhalt stabil bleiben werden.

Die Folgen der Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank fordern den Konzern und insbesondere den Güterverkehr Schiene stark heraus.

Im Rahmen ihrer Strategie verfolgt die BLS das Ziel, eine flexiblere Kostenstruktur zu etablieren.

Im Autoverlad will die BLS durch weitere Angebotsoptimierungen die Zugsauslastung steigern und damit die Kosten senken. Der im Jahr 2015 geschaffte Sprung in die Gewinnzone soll 2016 konsolidiert werden. So wird die Grundlage gelegt, um künftig einen angemessenen Cashflow zu erwirtschaften und die anstehenden Investitionen, namentlich den Rollmaterialersatz, mitfinanzieren zu können. Langfristig soll das Angebot am Simplon verbessert werden. Die BLS strebt den integralen Betrieb der Linie Kandersteg-Brig-Iselle für 2018 an, was die Leistung für die Kunden deutlich verbessern und die Produktivität erhöhen würde.

Die Schifffahrt strebt für das Jahr 2016 erneut ein positives Ergebnis an. Tiefe Energiepreise, ein konsequentes Kostenmanagement und leicht höhere Erträge aus dem Kurs- und Extrafahrtengeschäft sollen dazu beitragen. Zudem werden einzelne Massnahmen aus der im letzten Jahr verabschiedeten Strategie Wirkung erzielen.

Der Regionalverkehr Strasse erfährt im nächsten Jahr keine grösseren Änderungen und es wird mit einem stabilen Ergebnis gerechnet.

KONZERN

2 Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern



Regionalverkehr
Schiene (RPV)

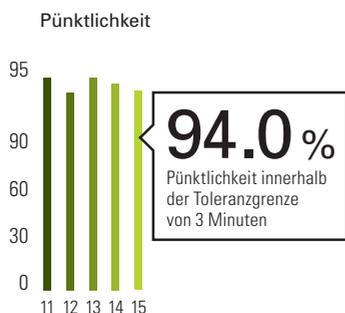
Aufgrund höherer Verkehrserträge und von Effizienzsteigerungen verbesserte der Regionalverkehr Schiene das Ergebnis gegenüber Vorjahr um CHF 3.1 Mio. auf CHF 5.4 Mio. (+ 136.9 %).

› Ergebnis Regionalverkehr Schiene in CHF

5.4 Mio.

› Ertrag

Die Erträge nahmen gegenüber dem Vorjahr gesamthaft um CHF 14.7 Mio. zu (+ 3.9 %). Beim Verkehrsertrag betrug die Zunahme CHF 6.6 Mio. (+ 3.7 %). Diese Steigerung konnte durch systematisches Ertragsmanagement, allgemeines Verkehrswachstum und Angebotsausbauten erzielt werden. Optimierte Inkassoprozesse führten zu einer weiteren Minderung der Debitorenverluste um CHF 0.3 Mio. (- 28.5 %).



Die Abteilungen stiegen infolge der prognostizierten Ertrags- und Kostenentwicklung um CHF 7.7 Mio. (+ 4.1 %) auf CHF 195.8 Mio. Die Pünktlichkeit der Züge lag bei 94.0 % und damit leicht unter dem Zielwert von 94.2 % sowie unter dem Vorjahreswert von 94.5 %. Hauptgründe für die Abweichung waren insbesondere Bautätigkeiten, Störungen der Infrastruktur und verschiedene Naturereignisse. Als Folge der Störungen an Anlagen und Fahrzeugen nahmen die Kundenreaktionen zu. Hauptkritikpunkte waren verpasste Anschlüsse, Zugsausfälle und die Klimatisierung in den Zügen.

› Personenkilometer

933 Mio.

› Aufwand

Der Gesamtaufwand stieg um CHF 11.5 Mio. (+ 3.1 %). Die vollständige Inbetriebnahme der 28 Doppelstocktriebzüge MUTZ Ende 2014 führte zu einer geplanten Zunahme der Abschreibungen und Zinsen. Die Harmonisierung der Lebensdauer beim Rollmaterial und der Werkstatt in Spiez, steigende Trassenkosten (Deckungsbeitrag) und Verkaufsprovisionen führten zu weiteren Mehrkosten. Durch die Einführung des elektronischen Vertriebskanals LiberoTickets-App stiegen die Vertriebskosten leicht an. Dank der Optimierung der Arbeitsabläufe konnten die Lok- und Zuggpersonalkosten gesenkt werden. Ebenfalls wirkten sich Effizienzsteigerungsmassnahmen beim Fahrzeugunterhalt (z.B. Wartungsfenster) kostensenkend aus.

› Investitionen

Das Wachstum im S-Bahn-Verkehr, insbesondere auf der Linie S3 / S31 Belp-Bern-Münchenbuchsee-Biel / Bienne, hält an. Um dieses Wachstum sowie künftige Kapazitäts- und Angebotserweiterungen bewältigen zu können, wurde Ende Jahr die Bestellung dreier zusätzlicher Doppelstocktriebzüge MUTZ (RABe 515) ausgelöst. Die neuen Züge sollen bis Ende 2017 in Betrieb genommen werden. Die MUTZ-Flotte wird damit künftig 31 Fahrzeuge umfassen.

› Transportierte Personen

55.565 Mio.

› Ausblick

Die finanzielle Situation der Besteller ist weiterhin angespannt. Dies wird den Spardruck auf die BLS weiter erhöhen. Weil die BLS wegen der Beschaffung neuer Züge und dem Bau einer neuen Werkstatt hohe Investitionen tätigen muss, ist eine Verschärfung der Verschuldungssituation in den kommenden Jahren absehbar. Noch offen sind zudem die Auswirkungen des neuen Trassenpreissystems aufgrund des Verschleissfaktors und der verursachergerechten Verrechnung des Bahnstroms. Weitere Effizienzsteigerungen und Tarifmassnahmen sind zu erwarten.

KONZERN 2 Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern

 **Infrastruktur**
(BLS Netz AG)

Das Ergebnis der BLS Netz AG betrug CHF 3.8 Mio. und lag damit CHF 1.5 Mio. über dem Vorjahr (+68.6%). Hauptsächlich die höheren Trassenerträge und die gestiegenen Eigenleistungen für Investitionen führten zu diesem Ergebnis.

› Ertrag

Die Abteilungen lagen bei CHF 225.7 Mio. und damit auf Vorjahresniveau. Die Trassenerträge stiegen gegenüber dem Vorjahr um CHF 4.2 Mio. (+5.6%). Hierzu trug unter anderem der durch die Weltausstellung Expo 2015 in Mailand ausgelöste Mehrverkehr bei. Die Trassenerträge im Güterverkehr stiegen um CHF 1.3 Mio. (+8.5%). Insgesamt stieg die Verkehrsmenge um 4.7%, dazu trugen der Fernverkehr 1.0% und der Regionalverkehr 2.6% bei. Deutlich zugelegt hat der Güterverkehr um 8.5%, dies vor allem in der zweiten Jahreshälfte.

Die Erträge für Leistungen an Dritte sowie die Nebenerträge und Liegenschaftserträge blieben stabil. Der Gewinn aus Anlageverkäufen lag bei CHF 0.4 Mio. und damit um CHF 1.2 Mio. unter Vorjahr. Im Jahr 2014 konnten einmalige Verkäufe von Anlagen und Grundstücken verbucht werden. Bei den aktivierten Eigenleistungen war durch die hohe Investitionstätigkeit eine Zunahme von CHF 5.8 Mio. zu verzeichnen.

› Ergebnis Infrastruktur in CHF

3.8 Mio.

› verkaufte Trassenkilometer auf dem Schienennetz der BLS Netz AG

13.6 Mio.

› Aufwand

Der Betriebsaufwand fiel um CHF 0.4 Mio. tiefer aus als im Vorjahr (-0.2%). Der Materialaufwand lag bei CHF 8.8 Mio. und damit um CHF 1.1 Mio. unter Vorjahr, hauptsächlich weil weniger materialintensive Baustellen als im Vorjahr anstanden.

Die Unterhaltsleistungen von Dritten fielen tiefer aus als im Vorjahr, was an wegfallenden Sonderaufwendungen für Asbestsanierungen von CHF 0.9 Mio. im Jahr 2014 sowie am ressourcenbedingten Minderaufwand im Liegenschaftsunterhalt von CHF 0.6 Mio. im Jahr 2015 liegt. Die Anschaffung neuer IT-Systeme, veränderte Nutzungsbedingungen bei den IT-Bahninfrastruktursystemen sowie gestiegene Servicekosten waren die Haupttreiber für den höheren Verwaltungs- und Informatikaufwand.

Aufgrund von technisch bedingten Verkürzungen der Nutzungsdauern von Anlagen und einer generellen Zunahme des Anlagevermögens stiegen die Abschreibungen um CHF 5.3 Mio. (+3.4%). Der Verlust aus Sachanlagenabgängen von CHF 3.3 Mio. resultierte aus dem Rückbau zahlreicher nicht mehr benötigter Weichen und Anlagen. Dank dieser Rückbauten kann die BLS Netz AG künftig Unterhaltsaufwand einsparen.

› Bruttotonnenkilometer Transitgüter im alpenquerenden Verkehr auf der Lötschbergachse

2'226 Mio.

KONZERN 2 Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern

› Investitionen

Das Investitionsvolumen betrug CHF 231.0 Mio. gegenüber CHF 181.0 Mio. im Vorjahr. Massgeblich zur Steigerung beigetragen hatte als grösstes Bauprojekt der Rosshäuserntunnel mit einer Bausumme von CHF 46.3 Mio. Auch in Huttwil schritten die Bauarbeiten planmässig voran und mit dem Baustart in Zweisimmen begann ein weiterer grosser Bahnhofumbau. Weitere aktuelle Grossprojekte sind der Stellwerkersatz auf der Strecke Spiez-Zweisimmen sowie die Aufrüstung des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS auf Level 2.

Dank Massnahmen wie beispielsweise der Optimierung von Losgrössen, Direktlieferungen und Wertberichtigungen konnten im abgelaufenen Jahr die Vorräte um CHF 1.7 Mio. auf CHF 10.6 Mio. gesenkt werden.

› fuhren seit der Inbetriebnahme Ende 2007 durch den Lötschberg-Basistunnel (Auslastung von ca. 81.1%)

260'713
Züge

› Ausblick

Im Jahr 2016 wird die BLS Netz AG die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2017 bis 2020 mit dem Bund unterzeichnen.

Im Personenverkehr wird mit stabilen Verkehrszahlen, jedoch dank besserer Auslastung der Züge mit leicht steigenden Erträgen gerechnet. Aufgrund der positiven Entwicklung im Euro-Raum wird auch beim Güterverkehr eine Fortsetzung des positiven Trends erwartet.

Das Investitionsvolumen der BLS Netz AG wird weiter steigen. Bei den Kosten für Betrieb und Unterhalt wird mit einer stabilen Entwicklung gerechnet.



Güterverkehr Schiene (BLS Cargo AG)

Die BLS Cargo AG hat 2015 trotz der Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank einen Gewinn von CHF 0.3 Mio. erzielt. Das Verkehrsvolumen stieg auf 18'225 Züge (+10.5 %).

› Ertrag und Verkehrsleistung

BLS Cargo wurde durch die Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank Anfang 2015 stark getroffen: Dem Produktionsaufwand in Schweizer Franken stehen überwiegend Einnahmen in Euro entgegen. Dennoch ist es gelungen, den Betriebsertrag gegenüber dem Vorjahr um CHF 3.5 Mio. auf CHF 170.4 Mio. (+2.1%) zu steigern. Das Verkehrsvolumen stieg im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 10.5% auf 18'225 Züge (Vorjahr 16'486 Züge). Bei fast allen Verkehrssegmenten steigerte die BLS Cargo AG die Menge an gefahrenen Zügen, wobei insbesondere die Verkehre für die Mineralölindustrie überproportional zunahm. Das ausserordentliche Wachstum zeugt von der guten Marktposition der BLS Cargo AG. Die Kunden schätzen die kompetitiven Dienstleistungen des Unternehmens und die Gestaltung der neuen Verkehrskonzepte. Die neuen Konzepte ermöglichen konkurrenzfähige Preis-Leistungs-Verhältnisse und überzeugen neue Kunden, trotz starkem Schweizer Franken sowie hohem Druck durch die Wettbewerber und die Strasse zur BLS Cargo AG zu wechseln.

› Ergebnis Güterverkehr in CHF

0.3 Mio.

KONZERN 2 Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern

› Aufwand

Der Gesamtaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 6.0 Mio. auf CHF 170.0 Mio. (+ 4.2%). Der Wertzerfall des Euro von rund 10% (von CHF 1.20 auf CHF 1.08 im Verlaufe des Jahres 2015) bedeutete für BLS Cargo eine hohe finanzielle Belastung, die durch ein konsequentes Kostenmanagement und den Ausbau der Wertschöpfung durch innovative grenzüberschreitende Einsatzkonzepte für Lokomotiven nur teilweise kompensiert werden konnte.

› Ausblick

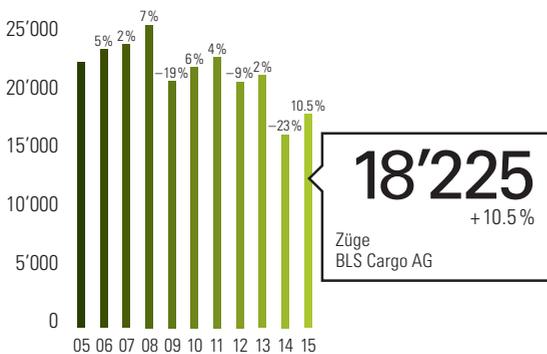
BLS Cargo setzt im Jahr 2016 in der Entwicklung des Unternehmens ein deutliches Zeichen für die Zukunft. Nie war der Anteil direkt betreuter Kunden so gross. Auch geografisch übernimmt das Güterunternehmen bedeutend mehr Verantwortung als bisher und ist für viele Kunden direkter Ansprechpartner für deren gesamte Transportstrecke.

Hierzu werden die Lokomotiven auf das aktualisierte Zugsicherungssystem umgerüstet, die Mitarbeitenden geschult und die Betriebskonzepte vorbereitet. BLS Cargo erwartet, dass sich der GBT nicht sofort auf den Bahngüterverkehr auswirken wird, denn zwischen 2016 und 2021 schränken verschiedene Bauarbeiten (u.a. für den 4-Meter-Korridor) die Kapazität ein. Zudem ist sicherzustellen, dass die verfügbaren Trassen für den Güterverkehr in Kapazität und Qualität in einer Weise zur Verfügung stehen, dass dank des vornehmlich für den Güterverkehr erstellten GBT tatsächlich optimierte Betriebskonzepte umsetzbar sind. Hier besteht noch grosser Handlungsbedarf, der mit dem Bundesamt für Verkehr und der SBB Infrastruktur diskutiert wird.

› Marktanteil im Alpen transit

28%

Verkehrsleistung BLS Cargo AG
in Anzahl Zügen



Im Wettbewerb gegenüber der Strasse droht der Güterverkehr Schiene durch die Entwicklungen im Jahr 2015 zunehmend an Boden zu verlieren. Der historisch tiefe Dieselpreis verbilligt die Transporte auf der Strasse massiv, während die regulierten Energiekosten für die Bahnen nicht angepasst werden. Dies erhöht den Preisdruck auf die Güterbahnen. Gleichzeitig steigen der administrative Aufwand zur Erfüllung verschiedener regulatorischer Pflichten (z.B. Sicherheitsbescheinigung, Netzzugang, ECM-Norm) sowie die Komplexität der Systeme (z.B. Trassenpreissystem, Zugsicherungssystem ETCS). Dies führt zu Mehrkosten für die Güterbahnen.

BLS Cargo bereitet sich derzeit intensiv auf die im Juni 2016 anstehende Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) vor, der aus der Sicht von BLS Cargo zu einem Meilenstein für die Verlagerungspolitik werden soll.

KONZERN 2 Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern



Autoverlad

Der Autoverlad steigerte das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um CHF 1.7 Mio. auf CHF 1.3 Mio. Die Verbesserung beruhte insbesondere auf der Einführung eines neuen Tarifsystems sowie auf Kostensenkungsmassnahmen. Die Anzahl der transportierten Fahrzeuge reduzierte sich um 1.8 %, der Durchschnittsertrag pro verladenem Fahrzeug stieg dafür leicht.

› Spartenergebnis Autoverlad in CHF

1.3 Mio.

› Ertrag

Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 3.1 Mio. zu (+11.8%). Trotz den vielen Marketingmassnahmen, insbesondere zur Verbreitung des Online-Vertriebskanals, musste der Autoverlad einen Nachfragerückgang in Kauf nehmen. Die Hauptgründe dafür sind die Preiselastizität sowie der Rückgang des Tourismus im Wallis.

Die Einnahmen aufgrund von Kooperationen mit touristischen Partnern im Wallis blieben auf Vorjahresniveau.

› Aufwand

Der Gesamtaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 1.4 Mio. (+5.1%). Dies ist zum Teil auf die leichte Angebotssteigerung zurückzuführen. Aufgrund der Einigung mit dem Preisüberwacher wurde an Wochenenden ein zusätzlicher Nachtzug betrieben. Kosteneinsparungen konnten bei den Trassengebühren und bei den Unterhaltskosten verzeichnet werden. Die Qualität konnte im Jahr 2015 weiter verbessert werden. Es gab nur 5 Tage mit Wartezeiten zwischen 30 und 60 Minuten zu vermelden (-4 Tage). Andererseits sank die Zugsauslastung leicht von 49.1% auf 47.8%.

› transportierte Fahrzeuge
Kandersteg–Goppenstein (1.23 Mio.)
und Kandersteg–Iselle (0.01 Mio.)

1.24 Mio.

› Ausblick

Trotz schwierigem Umfeld und einem Rückgang der touristischen Nachfrage rechnet die BLS AG damit, über Online-Vertriebskanäle neue Kunden für den Autoverlad gewinnen zu können.

Durch weitere Angebotsoptimierungen will die BLS AG die Zugsauslastung im Autoverlad steigern und die Kosten senken. Verbunden mit dem 2014 eingeführten Tarifsysteem wird eine leichte Ertragssteigerung angestrebt.

Der im Jahr 2015 geschaffte Sprung in die Gewinnzone soll 2016 konsolidiert werden. So wird die Grundlage gelegt, um künftig einen angemessenen Cashflow zu erwirtschaften und die anstehenden Investitionen, namentlich den Rollmaterialersatz, mitfinanzieren zu können. Langfristig soll das Angebot am Simplon verbessert werden. Die BLS strebt den integralen Betrieb der Linie Kandersteg–Brig–Iselle für spätestens 2018 an. Dies würde eine grosse Leistungsverbesserung für die Kunden bedeuten und gleichzeitig zu einer höheren Produktivität führen.

› Autoverlad

36'147 Züge



Schifffahrt

Die BLS-Schifffahrt verbesserte ihr Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um CHF 5.5 Mio. Hauptursachen waren verschiedene Massnahmen im Bereich der Angebotsgestaltung wie etwa die Erweiterung der Fahrplanperiode und zusätzliche Kurs- und Sonderfahrten, die Wirkung des Ertrags- und Kostenmanagements sowie der Wegfall der Wertberichtigung, die im Jahr 2014 in der Höhe von CHF 4.4 Mio. gebildet werden musste.

› Spartenergebnis BLS-Schifffahrt

0.1 Mio.

› Ertrag

Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 0.78 Mio. zu (+5.3%). Dies insbesondere durch höhere Anteile aus Pauschalfahrausweisen und die gestiegene Nachfrage in der Kursschifffahrt. Das Geschäft mit den Extrafahrten fiel jedoch um CHF 0.14 Mio. tiefer aus als im Vorjahr (-12.1%).

Dank der starken Sommermonate Juli und August konnte die BLS-Schifffahrt trotz kühlen Herbstmonaten 10'000 Passagiere mehr transportieren als im Vorjahr (+1.0%). Auch die Monate November und Dezember waren mit einer durchschnittlichen Frequenzzunahme von 26.7% ein grosser Erfolg, was die Bedeutung der Winterschifffahrt unterstreicht.

Der Thunersee verzeichnete einen leichten Rückgang der Passagiere (von 686'000 auf 684'000) gegenüber dem Vorjahr, der jedoch durch die Frequenzzunahme auf dem Brienersee (von 336'000 auf 348'000 Passagiere) mehr als kompensiert werden konnte. Der Brienersee profitierte davon, dass in der Tourismusregion Interlaken die Nachfrage aus neuen Märkten, insbesondere aus China und den Golfstaaten, steigt. Somit war die Schifffahrt auf dem Brienersee weniger wetterabhängig als auf dem Thunersee.

› transportierte Personen (Kurs- und Extrafahrten)

1.03 Mio.

› Aufwand

Der Gesamtaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 4.8 Mio. ab (-23.6%). Der Aufwand konnte dank den positiven Folgewirkungen der im Vorjahr vorgenommenen Wertberichtigung sowie dank günstigen Energiepreisen reduziert werden. Weiter fiel der Material- und Personalaufwand aufgrund eines konsequenten Kostenmanagements tiefer aus.

› Ausblick

Für das Jahr 2016 strebt die Schifffahrt bei normalem Geschäftsgang erneut ein positives Ergebnis an. Tiefere Energiepreise, ein konsequentes Kostenmanagement und leicht höhere Erträge aus dem Kurs- und Extrafahrtengeschäft sollen dazu beitragen. Zudem werden einzelne Massnahmen aus der im letzten Jahr verabschiedeten Strategie Wirkung erzielen.

› zurückgelegte Schiffs kilometer

142'376 km

KONZERN 2 Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern



Regionalverkehr Strasse (Busland AG)

Das Geschäftsfeld Strasse hat das Berichtsjahr erneut mit einem guten Ergebnis abgeschlossen. Eine positive Entwicklung der Erträge und vorteilhafte Rahmenbedingungen bei der Kostenentwicklung führten zu diesem Ergebnis.

› Ergebnis in CHF

0.6 Mio.

› Ertrag

Der Regionalverkehr Strasse schloss mit einem Ergebnis von CHF 0.6 Mio. und damit um CHF 0.1 Mio. besser ab als im Vorjahr (+14.8%). Die Verkehrserträge aus dem Linienverkehr stiegen aufgrund von Tarifmassnahmen um 4.3% gegenüber dem Vorjahr. Die Bahnersatzleistungen stiegen infolge verstärkter Bau- und Unterhaltsarbeiten auf den Bahnlinien im Emmental und im Oberaargau um CHF 0.3 Mio. (+94%) und erhöhten den Betriebsertrag um CHF 0.5 Mio. (+2.6%). Dieses erfreuliche Ergebnis konnte trotz verminderter Werkstatteerträge (-21%) wegen Kapazitätsengpässen und dem wertmässig geringeren Ertrag aus dem Dieserverkauf an Dritte realisiert werden. Die Abgeltungen blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert.

› transportierte Personen
(inkl. Bahnergänzungsleistungen)

3.6 Mio.

› Personenkilometer (inkl. Bahnergänzung)

16.0 Mio.

› Aufwand

Der Betriebsaufwand erhöhte sich insgesamt um CHF 0.6 Mio. (+3.8%). Der Aufwand für Material und Dienstleistungen stieg um CHF 0.2 Mio. (+5.4%). Der Personalaufwand lag um CHF 0.2 Mio. unter dem Vorjahr (-1.5%). Die Umsetzung des neuen Vergütungskonzeptes für das Fahrdienstpersonal und die gestiegenen Bahnersatzleistungen führten zu höheren Personalkosten. Dabei muss berücksichtigt werden, dass im Vorjahr eine Äufnung in die Wertschwankungsreserve für das Vorsorgewerk von CHF 0.7 Mio. vorgenommen worden war. Der übrige Betriebsaufwand stieg um CHF 0.5 Mio. (+38.4%), hauptsächlich durch Investitionen im Bereich Werbung und Kommunikation (Fahrgastkommunikation), durch die Einführung eines automatischen Fahrgastzählsystems und die Ausrüstung des Fahrdienstpersonals mit modernen Kommunikationsgeräten und einer eigenen Busland-App.

› Ausblick

Das Angebot des Regionalverkehrs Strasse erfährt im nächsten Jahr keine nennenswerten Änderungen und es wird weiterhin ein stabiles Ergebnis erwartet.

KONZERN

3 Pensionskasse Symova

Der technische Zinssatz beträgt seit 1.1.2014 2.75%. Im Berichtsjahr erreichte das Vorsorgewerk der BLS AG eine zufriedenstellende Performance von 2.12%. Der konsolidierte Deckungsgrad betrug am 31.12.2015 107.2% (Vorjahr 106.8%). Per 31.12.2017 wird Symova den technischen Zinssatz auf 2% senken. Die Umwandlungssätze werden entsprechend gesenkt und Massnahmen zum Leistungserhalt getroffen.

Die Situation an den Finanzmärkten stellt die Vorsorgewerke vor hohe Herausforderungen.

KONZERN

4 Konsolidierte Jahresrechnung

4.1 Konzernerfolgsrechnung

in '000 CHF

	Erläuterung	2015	2014
Verkehrserträge	1	376'185	365'600
Abgeltungen	2	431'557	423'563
Leistungen für Dritte	3	18'767	19'432
Sonstige Erträge	4	84'500	85'026
Eigenleistungen	5	88'954	71'809
Bestandesänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen	6	2'090	0
Total Betriebsertrag		1'002'053	965'430
Materialaufwand		66'239	60'619
Personalaufwand	7 23 24	354'117	337'050
Betriebsleistungen von Dritten	8	183'317	183'243
Sonstiger Betriebsaufwand	9	133'163	115'103
Total Betriebsaufwand		736'837	696'015
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		265'216	269'415
Abschreibungen auf Sachanlagen	16	243'071	244'518
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	18	5'551	6'093
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		16'594	18'804
Ergebnis assoziierter Unternehmungen		65	289
Finanzertrag		1'047	2'660
Finanzaufwand		-11'493	-13'202
Finanzergebnis	10	-10'381	-10'253
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		6'213	8'551
Steuern	11	129	2'566
Konzernergebnis (inkl. Minderheitsanteile)		6'342	11'117
Minderheitsanteile		-2'594	-4'854
Konzernergebnis (exkl. Minderheitsanteile)		3'747	6'263

Aus der Rundung der Werte in den Tabellen der Konzernrechnung sind geringfügige Differenzen möglich.

KONZERN 4 Konsolidierte Jahresrechnung

4.2 Konzernbilanz

in 1'000 CHF

	Erläuterung	31.12.2015	31.12.2014
Aktiven			
Flüssige Mittel	12	232'367	194'613
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	39'920	49'545
Sonstige kurzfristige Forderungen	14	10'936	7'204
Warenvorräte, angefangene Arbeiten und nicht fakturierte Dienstleistungen	15	66'840	54'031
Aktive Rechnungsabgrenzungen		10'536	16'467
Total Umlaufvermögen		360'600	321'860
Sachanlagen	16	4'654'504	4'652'795
Finanzanlagen	17	19'078	19'386
Immaterielle Anlagen	18	13'908	11'693
Total Anlagevermögen		4'687'490	4'683'874
Total Aktiven		5'048'090	5'005'734
Passiven			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	50'056	94'121
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19	87'967	46'686
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	20	17'847	15'294
Kurzfristige Rückstellungen	23	14'186	7'164
Passive Rechnungsabgrenzungen	21	92'217	96'691
Total Kurzfristiges Fremdkapital		262'273	259'957
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	3'811'242	3'791'000
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten		1'222	1'219
Langfristige Rückstellungen	23	62'965	49'125
Total Langfristiges Fremdkapital		3'875'429	3'841'345
Total Fremdkapital		4'137'701	4'101'301
Aktienkapital		79'442	79'442
Kapitalreserven		113'784	113'784
Eigene Aktien		-2'464	-1'989
Gewinnreserven		261'852	258'012
Total Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		452'615	449'249
Minderheitsanteile		457'773	455'184
Total Eigenkapital		910'388	904'432
Total Passiven		5'048'090	5'005'734

KONZERN 4 Konsolidierte Jahresrechnung

4.3 Konsolidierte Geldflussrechnung

in 1'000 CHF

	2015	2014
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Konzernergebnis inkl. Minderheitsanteile	6'342	11'117
Abschreibungen Sach- und immaterielle Anlagen	242'323	230'387
Wertbeeinträchtigungen Sachanlagen	6'298	20'224
Auflösung von Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	175	446
Veränderung Rückstellungen	20'862	10'960
Gewinn/Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	3'441	-465
Sonstige fondsunwirksame Erträge und Aufwendungen	-10'188	-22'759
Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9'624	52'992
Zu-/Abnahme Warenvorräte	-12'809	802
Abnahme sonstige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	2'199	11'821
Zu-/Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41'281	-6'018
Ab-/Zunahme sonstige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungen	-1'922	1'990
Anteiliger Gewinn aus Anwendung der Equity-Methode	-65	-289
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	307'561	311'207
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	-252'868	-264'557
Subventionen von Sachanlagen	4'030	8'295
Devestitionen von Sachanlagen	449	3'986
Investitionen in Finanzanlagen	-43	-2'148
Devestitionen von Finanzanlagen	181	235
Erwerb von Beteiligungen an voll konsolidierten Gesellschaften	-1	-42'402
Investitionen in immaterielle Anlagen	-7'766	-1'878
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-256'017	-298'469
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	60'000	39'000
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	55'286	66'396
Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-79'050	-50'950
Rückzahlung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	-49'550	-37'387
Erwerb/Verkauf eigener Aktien	-475	-149
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-13'789	16'910
Zunahme / Abnahme (-) flüssige Mittel	37'754	29'648
Flüssige Mittel am 1.1.	194'613	164'975
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz	0	-10
Flüssige Mittel am 31.12.	232'367	194'613
Zunahme flüssige Mittel	37'754	29'648

Darstellung der nicht liquiditätswirksamen Finanzierungsvorgänge vgl. Erläuterung 22

KONZERN 4 Konsolidierte Jahresrechnung

4.4 Konzerneigenkapitalnachweis

in 1'000 CHF

	Aktien- kapital ¹	Kapital- reserve	Eigene Aktien	Einbehaltene Gewinne (Gewinn- reserven)	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
Eigenkapital 1.1.2014	79'442	113'784	- 1'841	244'576	435'961	499'920	935'881
Konzerngewinn	0	0	0	6'263	6'263	4'854	11'117
Erwerb eigener Aktien	0	0	- 149	0	- 149	0	- 149
Veränderung Minderheiten durch Käufe von BLS AG	0	0	0	7'147	7'147	- 49'590	- 42'443
Fremdwährungsdifferenzen	0	0	0	25	25	1	26
Eigenkapital 31.12.2014	79'442	113'784	- 1'989	258'010	449'249	455'184	904'432
Konzerngewinn	0	0	0	3'747	3'747	2'594	6'342
Erwerb/Verkauf eigener Aktien	0	0	- 475	0	- 475	0	- 475
Veränderung Minderheiten	0	0	0	0	0	- 4	- 4
Fremdwährungsdifferenzen	0	0	0	95	95	- 1	94
Eigenkapital 31.12.2015	79'442	113'784	- 2'464	261'852	452'615	457'773	910'388

¹ Das Aktienkapital ist in 79'442'336 Namenaktien zu je nominal CHF 1.- eingeteilt und ist voll liberiert.

Gesamtbetrag der nicht ausschüttbaren gesetzlichen und statutarischen Reserven

	31.12.2015	31.12.2014
BLS AG	146'004	146'474

Eigene Aktien

Bestand 1.1.2014	1'563'142 Stück
Käufe	278'865 Stück zu ø CHF 0.53
Bestand 31.12.2014	1'842'007 Stück
Käufe	1'064'806 Stück zu ø CHF 0.45
Verkäufe	11'113 Stück zu ø CHF 0.55
Bestand 31.12.2015	2'895'700 Stück

KONZERN

4.5 Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung

Grundsätze der Konsolidierung,
der Bilanzierung und der Bewertung

1 Allgemeines

Die Konzernrechnung wurde auf der Basis von betriebswirtschaftlichen Werten unter Einhaltung des Schweizerischen Obligationenrechts und in Übereinstimmung mit den gesamten Fachempfehlungen zur Rechnungslegung Swiss GAAP FER erstellt. Die Konzernrechnung basiert auf dem Anschaffungswertprinzip und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Die Konsolidierung erfolgte aufgrund von geprüften und nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften. Es gelten die allgemeinen Bewertungsgrundlagen gemäss Rahmenkonzept nach Swiss GAAP FER, wonach von der Prämisse der Fortführung der Organisation ausgegangen wird. Es gilt die wirtschaftliche Betrachtungsweise. Die Tatbestände werden sowohl in sachlicher als auch zeitlicher Hinsicht abgegrenzt.

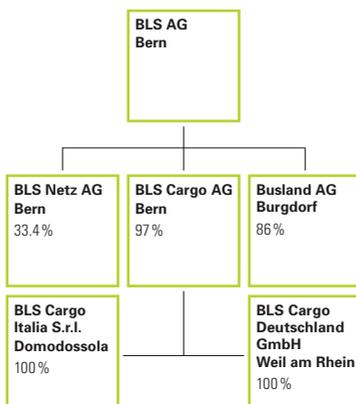
1.1 Abschlussdatum

Das Berichtsjahr umfasst für alle Gesellschaften 12 Monate. Der Abschlussstichtag für den Konzern und sämtliche voll konsolidierten Einheiten ist der 31. Dezember.

1.2 Konsolidierungskreis

1.2.1 Vollkonsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst die Jahresrechnung der BLS AG und die Beteiligungen, an welchen die BLS AG direkt oder indirekt die Mehrheit besitzt. Die BLS Netz AG wird voll konsolidiert, weil aufgrund vertraglicher Vereinbarungen die BLS AG die Kontrolle ausübt.



1.2.2 Equity-Beteiligungen

Gesellschaften, an denen die BLS AG mit zwischen 20 % und 50 % der Stimmen beteiligt ist oder auf die sie auf eine andere Weise massgeblichen Einfluss ausübt, werden nach der Equity-Methode (anteilmässige Erfassung von Kapital und Erfolg) in die Konsolidierung einbezogen. Folgende Gesellschaften werden nach dieser Methode konsolidiert:

- RAlpin AG, Olten
- Trasse Schweiz AG, Bern
- KPZ Fahrbahn AG, Bern

1.2.3 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis bleibt unverändert.

Das Beteiligungsverzeichnis finden Sie auf Seite 91.

2 Konsolidierungsgrundsätze

2.1 Kapitalkonsolidierung

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Purchase-Methode. Tochtergesellschaften und Beteiligungen werden ab Erwerbszeitpunkt im Konsolidierungskreis berücksichtigt und ab Verkaufsdatum aus der konsolidierten Jahresrechnung ausgeschlossen. Ein im Zusammenhang mit einem Beteiligungserwerb resultierender Goodwill zwischen den identifizierten Nettoaktiven und dem Erwerbspreis wird mit dem Konzern-eigenkapital verrechnet. Ein teilweiser Kauf resp. Verkauf von Beteiligungsrechten von voll konsolidierten Gesellschaften ohne Kontrollübernahme resp. -verlust wird als Transaktion unter Eigenkapitalgebern betrachtet. Entsprechend wird ein allfälliger Aufpreis oder Abschlag mit dem Eigenkapital verrechnet.

Konzerninterne Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden gegeneinander verrechnet.

2.2 Minderheitsanteile

Die ausgewiesenen Minderheitsanteile am Konzerneigenkapital und -erfolg entsprechen den aufgrund der geltenden Beteiligungsverhältnisse ermittelten Drittanteilen am Eigenkapital und Erfolg der entsprechenden Gesellschaften.

KONZERN **4.5** Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung

2.3 Fremdwährungsumrechnung

Die in lokaler Währung erstellten Bilanzen werden zum Umrechnungskurs des Bilanzstichtags und die Erfolgsrechnungen der ausländischen Tochtergesellschaften werden zum Jahresdurchschnittskurs umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen werden den Gewinnreserven zugewiesen bzw. belastet.

Im vorliegenden Abschluss werden folgende Umrechnungskurse angewendet:

Fremdwährungsumrechnung		
	31.12.2015	31.12.2014
Bilanz		
EUR/CHF	1.0817	1.2027
Erfolgsrechnung		
EUR/CHF	1.1026	1.2145

2.4 Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die öffentliche Hand, insbesondere die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Bern als Nahestehende, leisten Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des bestellten Transportangebots und gewähren unverzinsliche Darlehen zur Finanzierung der Infrastruktur. Als nahestehende Personen gelten auch die nach der Equity-Methode konsolidierten Gesellschaften, die Personalvorsorgeeinrichtungen und die Mitglieder der Geschaftsfleitung und des Verwaltungsrates.

2.5 Wertbeeintrachtung (Impairment) von Aktiven

Wenn Anzeichen für eine Wertbeeintrachtung vorliegen, wird die Werthaltigkeit von Aktiven auf den Bilanzstichtag überprüft. Sofern der Buchwert den Nutzwert als Barwert der erwarteten künftigen Geldzuflüsse und -abflüsse sowie den Nettomarktwert übersteigt, wird das Aktivum im Wert bis auf den höheren der beiden Werte berichtigt. Die Wertbeeintrachtung wird der Erfolgsrechnung belastet.

3 Bewertungsgrundsätze

3.1 Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel beinhalten Kassenbestände, Sichtguthaben bei Post und Banken, Terminanlagen bei Finanzinstituten sowie kurzfristige Geldmarktanlagen mit einer Laufzeit von maximal drei Monaten. Dies entspricht dem Fonds Flüssige Mittel in der Geldflussrechnung. Die Flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert.

3.2 Forderungen

Forderungen werden zum Nominalwert bilanziert, abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Konkrete Bonitätsrisiken werden einzeln wertberichtigt. Nicht einbringbare Forderungen werden als Verlust geschrieben.

3.3 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Warenvorräte werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und dem Nettoverusserungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen sämtliche Produktionskosten inklusive anteiliger Produktionsgemeinkosten. Allen erkennbaren Verlustrisiken aus Aufträgen in Arbeit wird durch betriebswirtschaftlich angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Der Wertansatz der Warenvorräte erfolgt nach der gewogenen Durchschnittsmethode. Die Warenvorräte werden nach der Gangigkeitsmethode bewertet. Nicht gängiges Lagermaterial wird über eine maximale Dauer von 10 Jahren wertberichtigt. Skontoabzüge werden als Anschaffungspreisminderungen behandelt.

Die Abgrenzungen der Abgeltungen (Abweichung zwischen Geschäftsjahr und Fahrplanjahr) werden in den Aktiven unter den Vorräten bilanziert. Bestandesänderungen der entsprechenden Abgrenzungen werden in der Erfolgsrechnung direkt in den Abgeltungen ausgewiesen, da ansonsten die Offenlegung der effektiven Abgeltungen verzerrt wird.

3.4 Aktive und passive Rechnungsabgrenzungen

Rechnungsabgrenzungen dienen der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen.

3.5 Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten erfasst und über den geschätzten Zeitraum ihrer Nutzung linear abgeschrieben. Zinsaufwendungen werden bei gröſseren Anschaffungen von Vermögenswerten aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Zinsaktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des Fremdkapitals.

Die Abschreibungszeiträume betragen:

Abschreibungszeiträume	
	Jahre
Gebäude ¹	50
Oberbau	25–30
Tunnel, Brücken, Schutzbauten ²	50/80
Fahrzeuge, Schiffe ³	25–33
Bahntechnik	10–30
EDV- und Fernmelde-Anlagen	5–10
Mobiliar, Geräte und Werkzeuge	7–13

¹ Im Busbereich werden Gebäude über 20 Jahre abgeschrieben.

² Die Nutzungsdauer des Lötschberg-Basistunnels wurde in Absprache mit dem BAV auf 80 Jahre festgelegt.

³ 33 Jahre nur für Fahrzeuge, die bis 1996 gemäss aEBG finanziert wurden. Autobusse werden innerhalb von 7 bis 10 Jahren abgeschrieben.

3.6 Finanzanlagen

Die Finanzanlagen enthalten nicht voll konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20%, die nach der Equity-Methode zum anteiligen Eigenkapitalwert per Bilanzstichtag bilanziert werden. Wertschriften werden gemäss Niederstwertprinzip zu Anschaffungskosten abzüglich notwendiger Abschreibungen bilanziert. Darlehen werden zu Nominalwerten unter Berücksichtigung von Bonitätsrisiken eingesetzt.

KONZERN 4.5 Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung

3.7 Immaterielle Anlagen

Bei den immateriellen Anlagen handelt es sich um erworbene immaterielle Werte, die vorwiegend EDV-Software und Lizenzen umfassen. Diese werden zu Anschaffungs- resp. Herstellungskosten bewertet und linear über eine Nutzungsdauer von 3 bis 8 Jahren abgeschrieben. Eigenleistungen zur Entwicklung von immateriellen Anlagen werden zu Herstellkosten aktiviert.

3.8 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten werden zu Nominalwerten bewertet.

3.9 Rückstellungen

(kurz- und langfristig)

Rückstellungen werden dann gebildet, wenn aus einem Ereignis in der Vergangenheit

- eine wahrscheinliche Verpflichtung besteht,
- der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung dieser Verpflichtung wahrscheinlich ist und
- eine zuverlässige Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist.

Die Bewertung erfolgt nach einheitlichen betriebswirtschaftlichen Kriterien.

3.10 Finanzverbindlichkeiten

(kurz- und langfristig)

Es handelt sich einerseits um unverzinsliche Darlehen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit Investitionsprojekten nach Art. 56 EBG und nach FinöV-Regelungen.* Für die von der öffentlichen Hand gewährten unverzinslichen Darlehen kann eine Rückzahlung verlangt werden, wenn im Infrastrukturbereich der BLS Netz AG nicht reinvestierbare Abschreibungsmittel vorhanden sind (vgl. Art. 49/4 EBG). Andererseits bestehen verzinsliche Verbindlichkeiten für die neuen Rollmaterialfinanzierungen. Der innerhalb eines Jahres zur Rückzahlung oder zur Verrechnung mit der Abgeltung fällige Anteil an den Finanzverbindlichkeiten wird dabei als kurzfristig ausgewiesen. Diese Position wird zum Nominalwert bewertet.

* FinöV = Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs gemäss Bundesbeschluss vom 20. März 1998

3.11 Steuern

Mit der Bahnreform 2 und der damit verbundenen Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) wurden unter anderem auch Anpassungen der steuerlichen Normen vorgenommen. Aus steuerlicher Sicht steht die Regelung von Steuerbefreiungen von konzessionierten Verkehrsunternehmen im Zentrum. Im Rahmen der Revision wurden bestehende Steuerbefreiungsnormen aufgehoben und durch neue Regelungen ersetzt. Die neuen Gesetzesartikel traten per 1. Januar 2010 in Kraft. Die Auswirkungen dieser Anpassung sind mit Ausnahme der BLS Netz AG weitgehend bekannt.

Latente Steuern auf den Unterschieden zwischen den konzerninternen und den steuerlichen Werten werden nach der Liability-Methode gebildet und laufend an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst. Auch in den latenten Steuern bestehen Unsicherheiten bezüglich der steuerlichen Erfassung aufgrund von RöVE. Die zurzeit angewendeten Steuersätze zur Abgrenzung der latenten Steuern belaufen sich zwischen 20% und 22%. Die Bilanzierung erfolgt unter den langfristigen Rückstellungen.

3.12 Umsatzerfassung

Erlöse werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen wahrscheinlich zufließen wird.

3.13 Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden fallweise zum Absichern von Basisgeschäften abgeschlossen. Eine erfolgswirksame Verbuchung erfolgt zum Zeitpunkt der Realisierung. Die Behandlung von Absicherungsgeschäften erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft.

4 Änderungen der Darstellung von Bilanz und Erfolgsrechnung

Die nicht fakturierten Dienstleistungen werden neu separat in der Bilanz unter der Position der Warenvorräte, angefangene Arbeiten und nicht fakturierte Dienstleistungen ausgewiesen. In der Erfolgsrechnung erfolgt der Ausweis unter der Position Bestandesänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst. Der Wert der Bestandesänderungen hätte im Vorjahr CHF –1.5 Mio. betragen.

Ferner werden die Abgrenzungen der Abgeltungserlöse neu ebenfalls in der Position der Warenvorräte, angefangene Arbeiten und nicht fakturierte Dienstleistungen ausgewiesen. Im Vorjahr war die Position in der Höhe von CHF 10.8 Mio. in den aktiven Rechnungsabgrenzungen enthalten. Um die effektiven Abgeltungszahlungen nicht zu verzerren, erfolgt der Ausweis weiterhin direkt in den Abgeltungserlösen und nicht in der Position Bestandesänderungen.

KONZERN

4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

1 Verkehrserträge

in 1'000 CHF

	2015	2014
Regionalverkehr Bahn	179'778	173'337
Regionalverkehr Bus	4'240	4'058
Personenverkehr Schiff	14'394	13'587
Total Personenverkehr	198'412	190'982
Autoverlad	28'186	25'227
Güterverkehr	149'587	149'391
Total	376'185	365'600

2 Abgeltungen

in 1'000 CHF

	2015	2014
Regionaler Personenverkehr (Bund und Kantone)	205'809	198'124
Regionale Infrastruktur (Bund und Kantone)	72'101	69'920
Nationale Infrastruktur (Bund)	153'647	155'519
Total	431'557	423'563

3 Leistungen für Dritte

in 1'000 CHF

	2015	2014
Fahrzeug- und Personalleistungen	2'040	2'877
Gemeinschaftsbahnhöfe	821	469
Dienstleistungen	4'401	3'684
Bau- und Unterhaltsleistungen	7'718	6'843
Materialverkäufe	2'569	3'556
Sonstige Leistungen	1'218	2'003
Total	18'767	19'432

4 Sonstige Erträge

in 1'000 CHF

	2015	2014
Infrastrukturbenützung durch Dritte	37'210	34'245
Verkaufschädigungen	12'339	12'015
Distributionsabgaben	3'859	4'489
Erträge als Touroperator	8'713	9'822
Sonstiger Nebenertrag	4'363	5'117
Miet- und Pachterträge	17'584	17'652
Gewinne aus Veräusserung von Sachanlagevermögen	432	1'686
Total	84'500	85'026

5 Eigenleistungen

in 1'000 CHF

	2015	2014
Eigenleistungen für Halb- und Fertigfabrikation (Vorräte)	38'475	29'378
Eigenleistungen für Investitionen	50'479	42'432
Total	88'954	71'809

KONZERN 4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

6 Bestandesänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen

in 1'000 CHF

	2015	2014
Bestandesänderung an unfertigen und fertigen Erzeugnissen	927	0
Bestandesänderung an nicht fakturierten Dienstleistungen	1'163	0
Total	2'090	0

Die Bestandesänderungen der Abteilungen sind in den Abteilungen enthalten.

7 Personalaufwand

in 1'000 CHF

	2015	2014
Löhne	258'597	252'037
Sozial- und Leistungszulagen	19'552	20'698
Sozialversicherungen	51'140	51'062
Sonstiger Personalaufwand	11'575	9'088
Versicherungsleistungen	-6'747	-6'517
Bildung Rückstellung technische Grundlagenwechsel im Vorsorgewerk BLS	20'000	10'682
Total	354'117	337'050

8 Betriebsleistungen von Dritten

in 1'000 CHF

	2015	2014
Infrastrukturbenützung	69'637	68'286
Sonstiger Dienstleistungsbezug	113'680	114'956
Total	183'317	183'243

9 Sonstiger Betriebsaufwand

in 1'000 CHF

	2015	2014
Mieten	13'939	13'284
Bahnstrom	17'567	17'216
Allgemeiner Strom und sonstige Energie	5'979	6'082
Versicherungen	8'756	9'821
Nicht gedeckte Schäden (Selbstbehalte)	1'248	-226
Gebühren und Abgaben		
(vor allem nicht rückforderbare MWST)	24'602	24'331
Unterhalt und Reparaturen Gebäude	7'299	5'410
Unterhalt und Reparaturen Fahrzeuge	2'661	298
Unterhalt und Reparaturen Maschinen, Mobilien und Berufskleider	4'580	4'108
Werbung	6'780	6'127
Aus- und Weiterbildung	2'500	2'312
Verwaltungskosten (Drucksachen, Kommunikation, Honorare, VR-Entschädigungen, Spesen, Spenden und IT-Projektaufwand)	33'379	25'118
Verluste aus Veräusserung / Ausbuchung von Sachanlagevermögen	3'874	1'221
Total	133'163	115'103

KONZERN 4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

10 Finanzergebnis in 1'000 CHF

	2015	2014
Ergebnis assoziierter Gesellschaften	65	289
Kursgewinne auf Fremdwährungen	249	70
Zinsen, Dividenden, Kursgewinne und Auflösung Wertberichtigungen	798	2'590
Total Finanzertrag	1'047	2'660
Zinsen, Kursverluste auf Wertschriften, Wertberichtigungen	-11'493	-13'202
Total Finanzaufwand	-11'493	-13'202
Total Finanzergebnis	-10'381	-10'253

11 Steuern in 1'000 CHF

	2015	2014
Laufende Ertragssteuern	116	-197
Latente Ertragssteuer	13	2'764
Total	129	2'566

12 Flüssige Mittel in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Kasse	2'197	2'294
Post	14'344	3'813
Bank: frei verfügbare Mittel	215'393	142'726
Bank: zweckgebundene Mittel ¹	433	45'780
Total	232'367	194'613

¹ - Vorauszahlungen für nach FinöV-Regelungen finanzierte Investitionsobjekte
- Schwellenfonds

13 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen gegenüber Dritten	41'464	48'641
Forderungen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1'461	3'832
Wertberichtigungen	-3'004	-2'929
Total	39'920	49'545

14 Sonstige kurzfristige Forderungen in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen	3'062	2'268
Sonstige Forderungen	7'875	4'936
Total	10'936	7'204

KONZERN 4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

15 **Warenvorräte, angefangene Arbeiten und nicht fakturierte Dienstleistungen**

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Material	25'586	26'948
Ersatzteile	57'195	53'362
Wertberichtigungen Material und Ersatzteile	-30'990	-28'639
Nicht fakturierte Dienstleistungen	2'334	0
Abgeltungen (Abgrenzung Fahrplanjahr)	10'578	0
Angefangene Arbeiten	2'138	2'360
Total	66'840	54'031

16 **Sachanlagen**

in 1'000 CHF

	Unbebaute Grundstücke	Grundstücke und Bauten	Oberbau/ Unterbau	Fahrleitung/ Sicherungsanlagen	Fahrzeuge/ Schiffe	Übrige Sachanlagen	Anlagen im Bau	Anzahlungen	Total
Anschaffungskosten									
Stand 1.1.2014	5'323	403'297	2'834'022	1'539'053	1'780'943	135'198	283'066	136'876	7'117'778
Zugänge	0	217	9'149	1'377	80'423	1'709	169'693	1'988	264'556
Abgänge	0	-2'620	-9'482	-45'805	-12'963	-9'049	0	-406	-80'325
Investitionsbeiträge	0	19	-3'964	-1'802	-2'620	-68	139	0	-8'295
Umbuchungen	0	10'063	64'195	43'345	153'935	-2'137	-132'693	-136'708	0
Kursdifferenzen	0	0	0	0	0	-5	0	0	-5
Stand 31.12.2014	5'323	410'976	2'893'920	1'536'168	1'999'718	125'650	320'205	1'750	7'293'709
Zugänge	101	883	7'793	9'459	2'831	3'171	211'297	17'332	252'868
Abgänge	0	-2'316	-14'955	-29'249	-8'359	-9'268	0	0	-64'148
Investitionsbeiträge	0	0	-3'819	-369	0	0	158	0	-4'030
Umbuchungen	0	5'382	63'192	69'484	1'554	3'546	-143'157	0	0
Kursdifferenzen	0	0	0	0	0	-28	0	0	-28
Stand 31.12.2015	5'424	414'925	2'946'131	1'585'493	1'995'744	123'072	388'502	19'082	7'478'371

Kumulierte Abschreibungen

Stand 1.1.2014	0	180'095	688'403	696'578	815'840	92'288	0	0	2'473'206
Planmässige Abschreibungen	0	10'360	62'104	74'263	70'892	7'835	0	0	225'454
Wertbeeinträchtigungen	0	682	714	4	16'740	924	0	0	19'064
Abgänge	0	-2'000	-8'385	-45'489	-12'220	-8'710	0	0	-76'804
Umbuchungen	0	0	0	0	1'564	-1'564	0	0	0
Kursdifferenzen	0	0	0	0	0	-5	0	0	-5
Stand 31.12.2014	0	189'136	742'836	725'356	892'817	90'768	0	0	2'640'915
Planmässige Abschreibungen	0	10'478	64'039	80'349	74'164	8'020	0	0	237'049
Wertbeeinträchtigungen ¹	0	3'207	0	0	2'670	144	0	0	6'021
Abgänge	0	-1'403	-12'821	-28'599	-8'134	-9'141	0	0	-60'098
Umbuchungen	0	0	-1	0	1	0	0	0	0
Kursdifferenzen	0	0	0	0	0	-19	0	0	-19
Stand 31.12.2015	0	201'419	794'053	777'106	961'520	89'770	0	0	2'823'867

Nettobuchwerte

Am 1.1.2014	5'323	223'203	2'145'619	842'474	965'102	42'911	283'066	136'876	4'644'573
Am 31.12.2014	5'323	221'840	2'151'084	810'812	1'106'900	34'881	320'205	1'750	4'652'795
Am 31.12.2015	5'424	213'506	2'152'078	808'387	1'034'224	33'301	388'502	19'082	4'654'504

Im Berichtsjahr wurden keine Zinsen aktiviert (Vorjahr: CHF 1.1 Mio.).

¹ Die Wertbeeinträchtigungen beinhalten CHF 3.2 Mio. aus der Umnutzung von Gebäudeteilen (Abriss und Neubau) am Standort Spiez. Die Wertbeeinträchtigungen auf Fahrzeuge von CHF 2.7 Mio. erfolgten, weil die Buchwerte durch die zukünftigen Geldflüsse nicht mehr gedeckt sind.

KONZERN 4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

17 Finanzanlagen

in 1'000 CHF

	Wertschriften	Beteiligung assoziierte Gesellschaften	Übrige Darlehen	Aktiven aus Arbeit- geber- beitrags- reserven	Total
Anschaffungswert					
Stand 31.12.2014	15'525	3'153	150	2'963	21'790
Stand 31.12.2015	15'525	3'159	150	2'824	21'658
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 31.12.2014	-1'984	-270	-150	0	-2'404
Stand 31.12.2015	-2'159	-270	-150	0	-2'579
Nettobuchwert 31.12.2014	13'540	2'883	0	2'963	19'386
Nettobuchwert 31.12.2015	13'365	2'889	0	2'824	19'078

18 Immaterielle Anlagen

in 1'000 CHF

	2015	2014
Anschaffungswert		
Stand 1.1.	37'477	37'401
Zugänge	7'766	1'878
Abgänge	-6'119	-1'802
Stand 31.12.	39'124	37'477
Kumulierte Wertberichtigungen		
Stand 1.1.	25'784	21'493
Planmässige Abschreibungen	5'274	4'932
Wertbeeinträchtigungen	277	1'161
Abgänge	-6'119	-1'802
Stand 31.12.	25'216	25'784
Nettobuchwert 1.1.	11'693	15'908
Nettobuchwert 31.12.	13'908	11'693

Bei den bilanzierten Werten handelt es sich ausschliesslich um Software und Lizenzen.

19 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	87'960	46'671
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	7	15
Total	87'967	46'686

KONZERN 4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

20 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber Pensionskassen	3'575	3'443
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	4'239	3'697
Sonstige Verbindlichkeiten	10'034	8'154
Total	17'847	15'294

21 Passive Rechnungsabgrenzungen in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Nicht bezogene Ferien, Überzeiten, Pikett und Treueprämien	12'355	11'445
Mehrfahrtenkarten Personenverkehr	36'161	37'516
Punktekarten Autoverlad	4'244	5'755
Swedish Lease	1'928	2'066
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	37'530	39'909
Total	92'217	96'691

22 Finanzverbindlichkeiten in 1'000 CHF

	Verzinsliche Schulden	Roll- material finanziert mit aEBG (unverzinslich)	Doppelspur (unverzinslich)	Infrastruktur (unverzinslich)	FinöV* (unverzinslich)	Übrige	Total
	Gegenüber Dritten	Gegenüber Beteiligten und Bestellern	Gegenüber Beteiligten	Gegenüber Beteiligten	Gegenüber Beteiligten	Gegenüber Beteiligten	
Buchwert am 1.1.2014	556'100	119'468	191'700	831'694	2'188'147	3'087	3'890'196
Buchwert am 31.12.2014	589'050	78'649	191'700	884'485	2'138'151	3'087	3'885'121
Buchwert am 31.12.2015	525'000	68'592	191'700	965'469	2'107'451	3'085	3'861'297
Fälligkeit bis 1 Jahr	40'000	10'056	0	0	0	0	50'056
Fälligkeit über 1 Jahr	485'000	58'536	191'700	965'469	2'107'451	3'085	3'811'242

* FinöV = Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs gemäss Bundesbeschluss vom 20. März 1998

Nicht liquiditätswirksamer Finanzierungsvorgang in 1'000 CHF

	2015	2014
Verrechnung von Darlehen Rollmaterialfinanzierung mit der Abgeltung der öffentlichen Hand	5'506	5'933
Verrechnung von Darlehen Infrastrukturfinanzierung mit der Abgeltung der öffentlichen Hand	5'000	16'200

KONZERN 4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

23 Rückstellungen

in 1'000 CHF

	Rückstellungen aus Vorsorgeeinrichtungen ¹	Rückstellung im Personalbereich ²	Zinsen aEBG	Latente Steuern	Sonstige Rückstellungen ³	Total
Stand 1.1.2014	26'894	10'607	134	2'971	4'723	45'329
Bildung	10'682	4'766	0	0	452	15'900
Verwendung	0	-594	0	-55	-20	-669
Auflösung	0	-322	-134	-2'709	-1'106	-4'272
Stand 31.12.2014	37'576	14'456	0	207	4'049	56'289
Bildung	20'000	1'004	0	0	1'043	22'047
Verwendung	0	-192	0	0	0	-192
Auflösung	0	-781	0	-13	-201	-994
Stand 31.12.2015	57'576	14'489	0	194	4'892	77'151
davon kurzfristig	10'000	323	0	0	3'863	14'186
davon langfristig	47'576	14'166	0	194	1'029	62'965

¹ siehe Erläuterung 24

² Rückstellungen für vertraglich geregelte zukünftige Treueprämien zum Diskontsatz von 2.75%, Rückstellungen für Zulagen

³ Rückstellungen für Schadenfälle mit einer Eintretenswahrscheinlichkeit von über 50%

24 Personalvorsorge

Für die berufliche Vorsorge bestehen für das Personal der BLS-Gruppe verschiedene Anschlussverträge mit Vorsorgeplänen auf der Basis des Beitragsprimats:

BLS AG	2'719 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk BLS AG
BLS Cargo AG	76 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk BLS Cargo AG
Busland AG	111 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk Busland AG

Kurzfristige Verbindlichkeiten

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Beiträge Pensionskasse	3'575	3'443

Arbeitgeberbeitragsreserve

in 1'000 CHF

	Nominalwert 31.12.2015	Verwendungsverzicht 31.12.2015	Bilanz 31.12.2015	Veränderung 2015	Bilanz 31.12.2014	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand 2015	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand 2014
Vorsorgeeinrichtungen							
Vorsorgeeinrichtung der BLS AG bei der Symova	1'684	0	1'684	-176	1'860	176	-1'860
Vorsorgeeinrichtung der BLS Cargo AG bei der Symova	612	0	612	14	598	-14	-45
Vorsorgeeinrichtung der Busland AG bei der Symova	528	0	528	23	505	-23	-34
Total	2'824	0	2'824	-139	2'963	139	-1'939

KONZERN 4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

Wirtschaftlicher Nutzen / wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand

in 1'000 CHF

Vorsorgepläne	Unterdeckung/ Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26 ¹	Wirtschaftlicher Anteil des Unternehmens		Veränderung erfolgswirksam im Geschäfts- jahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2014			2015	2014
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0	-57'576	-37'576	20'000	26'216	46'216	39'541
Vorsorgepläne mit Überdeckung	685	0	0	0	878	878	863
Total	685	-57'576	-37'576	20'000	27'094	47'094	40'404

Die Angaben der Unter- und Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26 beruhen auf den definitiven Ergebnissen vom 17. März 2016.

Der konsolidierte Deckungsgrad der BLS-Vorsorgewerke beläuft sich per 31. Dezember 2015 auf 107.2% (Vorjahr 106.8%). Um dem technischen Grundlagenwechsel im Vorsorgewerk der BLS AG genügend Rechnung zu tragen, wurde im Berichtsjahr eine zusätzliche Rückstellung gebildet.

¹ Bis zu einem Deckungsgrad von 113.20% werden Wertschwankungsreserven gebildet. Erst nach Überschreiten dieses Zielwerts besteht eine Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26.

KONZERN

4.7 Weitere Angaben zur konsolidierten Jahresrechnung

Derivative Finanzinstrumente

in 1'000 CHF/EUR

Im Berichtsjahr wurden Devisentermingeschäfte im Zusammenhang mit geplanten Umsätzen zu Absicherungszwecken abgeschlossen. Der Wiederbeschaffungswert ist nicht in der Bilanz angesetzt.

Instrument	Motiv	Kontraktvolumen	Werte aktiv	Werte passiv	Kontraktvolumen	Werte aktiv	Werte passiv
Währungen	Absicherung	EUR 19'500	0	CHF 278	EUR 19'600	CHF 266	0

Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter

Solidarhaftung einfache Gesellschaften

Die BLS-Gruppe ist an verschiedenen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Tarifgemeinschaften/-verbände sowie Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften, die zur Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

Eventualverpflichtungen

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Mögliche Folgekosten aus älterem Rollmaterial mit asbesthaltigen Installationen	p. m.	p. m.
NEAT-Werk Achse Lötschberg; Restarbeiten	1'385	5'260

Verpfändete Aktiven

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
a) Liegenschaften	1'763	1'898
b) Sachanlagen mit Eisenbahnpfandrecht	15'506	15'506

Zugrunde liegende Verbindlichkeiten

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
a) Hypotheken	0	50
b) Verpflichtungen gemäss Eisenbahnpfandbuch		
Elektrifikationsanleihen	6'506	6'506
Darlehen Art. 56 EBG (BN, GBS, SEZ) 1962*	9'000	9'000

* Vorjahreswert wurde bereinigt.

Aktiven mit Verfügungsbeschränkung

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Zweckgebundene flüssige Mittel ¹	433	45'780
Zweckgebundene Wertschriften	1'059	1'074

¹ – Vorauszahlungen für nach FinöV-Regelungen finanzierte Investitionsobjekte
– Schwellenfonds

KONZERN 4.7 Weitere Angaben zur konsolidierten Jahresrechnung

Aufgenommene Anleihen in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Elektrifikationsanleihen aus den Jahren 1923, 1932 und 1944	6'506	6'506
Kassenscheine (Privatplatzierungen):		
2006–2015 Zinssatz 2.750 %	0	20'000
2006–2016 Zinssatz 2.750 %	20'000	20'000
2007–2017 Zinssatz 3.000 %	30'000	30'000
2007–2022 Zinssatz 3.200 %	20'000	20'000
2008–2015 Zinssatz 3.220 %	0	25'000
2008–2020 Zinssatz 3.500 %	20'000	20'000
2010–2030 Zinssatz 2.500 %	100'000	100'000
2011–2024 Zinssatz 1.620 %	100'000	100'000
2011–2021 Zinssatz 1.420 %	25'000	25'000
2012–2032 Zinssatz 1.428 %	25'000	25'000
2013–2038 Zinssatz 1.820 %	60'000	60'000
2013–2029 Zinssatz 1.950 %	30'000	30'000
2013–2033 Zinssatz 2.027 %	30'000	30'000
2014–2025 Zinssatz 0.680 %	20'000	20'000
2014–2026 Zinssatz 0.760 %	25'000	25'000

Langfristige Vereinbarungen / Abnahmeverpflichtungen in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Mietvertrag Werkstätte Aebimatt Bern mit SBB, 31.12.2019	9'030	11'288
Mietvertrag Gebäude Bollwerk mit Schweiz. Eidgenossenschaft, 30.4.2021	7'119	8'431
Mietvertrag Bollwerk 31, Bern, 30.6.2021	996	281
Mietvertrag Hodlerstrasse 16, Bern	0	303
Mietvertrag Pulverweg 7, Burgdorf, 30.11.2017	210	320
Mietvertrag Bankgässchen 8, Bern	0	531
Mietvertrag Sägemattstrasse 1, Köniz, 31.8.2020	2'991	0
Restbetrag aus Abnahmeverpflichtung für Rollmaterial	26'229	0

Im Jahr 2009 hat die BLS AG Rollmaterial (Lötschberger) zum Betrag von CHF 122.3 Mio. erworben. Anschliessend wurde eine Swedish-Lease-Transaktion aufgesetzt, die bis ins Jahr 2029 läuft. Der daraus für die BLS AG resultierende Gewinn wird über die Laufzeit dieser Transaktion linear aufgelöst.

KONZERN **4.7** Weitere Angaben zur konsolidierten Jahresrechnung

Aktionärsbindungsvertrag mit Kanton Bern und Bund bezüglich BLS Netz AG

Im Rahmen der Ausgliederung der BLS-Infrastruktur in die BLS Netz AG wurden dem Bund bei vorbestimmten Ereignissen Rechte gewährt, seine Beteiligung auf mindestens zwei Drittel des Aktienkapitals der BLS Netz AG aufzustocken.

Bedeutende Aktionäre

Die Details dazu finden Sie im Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG auf der Seite 93.

Wesentliche Transaktionen mit nahestehenden Personen in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Bund		
Abgeltung	299'928	288'859
Kanton Bern		
Abgeltung	102'706	94'376
Darlehens erhöhungen bedingt rückzahlbar	33'207	10'640
RAIpin AG		
Lieferungen und Leistungen von RAIpin AG	0	48
Lieferungen und Leistungen für RAIpin AG	52'100	50'850
Trasse Schweiz AG		
Lieferungen und Leistungen von Trasse Schweiz AG	186	116
KPZ Fahrbahn AG		
Lieferungen und Leistungen von KPZ Fahrbahn AG	316	178
Lieferungen und Leistungen für KPZ Fahrbahn AG	26	24

KONZERN **4.7** Weitere Angaben zur konsolidierten Jahresrechnung

**Transparenz bei den Vergütungen und Beteiligungen der Mitglieder
des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung**

Die Details dazu finden Sie im Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG auf der Seite 94.

Beteiligungsverzeichnis BLS AG

Die Details dazu finden Sie im Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG auf der Seite 91.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Konzernrechnung wurde am 12. April 2016 vom Verwaltungsrat zuhanden der Generalversammlung genehmigt. Bis zu diesem Datum sind nach dem Bilanzstichtag keine Ereignisse eingetreten, die die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung 2015 wesentlich beeinträchtigen.

KONZERN

4.8 Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung



KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
Hofgut
CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach 112
CH-3000 Bern 15

Telefon +41 58 249 76 00
Telefax +41 58 249 76 47
Internet www.kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der

BLS AG, Bern

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der BLS AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 65 bis 83), für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Konzernrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Konzernrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Sonstiger Sachverhalt

Die Konzernrechnung der BLS AG für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 10. April 2015 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu diesem Abschluss abgegeben hat.



*BLS AG, Bern
Bericht der Revisionsstelle
zur Konzernrechnung
an die Generalversammlung*

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Stefan Andres
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Pascal Henggi
Zugelassener Revisionsexperte

Gümligen-Bern, 12. April 2016

STAMMHAUS

5 Jahresrechnung der BLS AG

5.1 Erfolgsrechnung

in 1'000 CHF

Erläuterung	2015	2014
Verkehrserträge	222'415	212'160
Abgeltungen	195'829	188'089
Übriger Betriebsertrag	① 231'568	225'399
Aktivierete Eigenleistungen	② 46'277	35'279
Bestandsänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen	③ 1'479	-1'548
Total Betriebsertrag	697'568	659'379
Aufwand für Material und Dienstleistungen	④ 180'685	174'357
Personalaufwand	332'361	317'130
Übriger Betriebsaufwand	⑤ 95'974	77'121
Total Betriebsaufwand	609'020	568'608
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg, Steuern, Abschreibungen und Wertberichtigungen (EBITDA)	88'548	90'771
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	⑥ 80'581	86'017
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg und Steuern (EBIT)	7'967	4'754
Finanzaufwand	-12'016	-13'562
Finanzertrag	498	2'130
Verlust aus Ausbuchung/Veräusserung von Anlagevermögen	-553	-757
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	34	4
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-4'071	-7'431
Direkte Steuern	574	-24
Jahresverlust	-3'497	-7'455

Aus der Rundung der Werte in den Tabellen der Jahresrechnung sind geringfügige Differenzen möglich.

STAMMHAUS 5 Jahresrechnung der BLS AG

5.2 Bilanz

in '000 CHF

Erläuterung	31.12.2015	31.12.2014
Aktiven		
Flüssige Mittel	76'298	56'038
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7 8 23'294	33'406
Übrige kurzfristige Forderungen	7 12'454	11'610
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	9 54'608	52'654
Aktive Rechnungsabgrenzungen	5'837	4'108
Total Umlaufvermögen	172'491	157'818
Finanzanlagen	7 18'365	24'040
Beteiligungen	10 206'122	206'121
Sachanlagen	975'629	1'025'005
Immaterielle Werte	13'452	11'350
Total Anlagevermögen	1'213'570	1'266'516
Total Aktiven	1'386'060	1'424'334
Passiven		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7 65'701	44'182
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	7 40'000	84'000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	7 25'206	23'071
Passive Rechnungsabgrenzungen	67'183	77'488
Kurzfristige Rückstellungen	14'186	6'875
Total kurzfristiges Fremdkapital	212'276	235'615
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	7 485'000	505'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	7 308'440	318'481
Fondsrechnungen	18'096	16'666
Langfristige Rückstellungen	76'252	58'603
Total langfristiges Fremdkapital	887'788	898'750
Total Fremdkapital	1'100'064	1'134'366
Aktienkapital	79'442	79'442
Gesetzliche Kapitalreserven		
Kapitaleinlagereserven	24'037	24'037
Gesetzliche Gewinnreserven		
Allgemeine gesetzliche Reserve	95'159	95'159
Reserve Art. 36 PBG	4'770	3'251
Freiwillige Gewinnreserven		
Freie Reserven	87'388	96'362
Jahresverlust	-3'497	-7'455
Eigene Aktien	11 -1'303	-829
Total Eigenkapital	285'996	289'968
Total Passiven	1'386'060	1'424'334

STAMMHAUS

5.3 Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

Allgemeines

Die vorliegende Jahresrechnung der BLS AG, Bern, wurde gemäss den Vorschriften des schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts, erstellt.

Auf die zusätzlichen Angaben im Anhang der Jahresrechnung (Art. 961a OR), die Geldflussrechnung (Art. 961b OR) und den Lagebericht (Art. 961c OR) wird gemäss Art. 961d OR verzichtet, da die BLS-Konzernrechnung nach einem anerkannten Standard zur Rechnungslegung erstellt wird.

Erstmalige Anwendung

Die Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsrechts erfolgt mit der vorliegenden Jahresrechnung. Die Gliederung der Vorjahreszahlen wurde auf die neuen Vorgaben angepasst. Durch die Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsrechts resultieren keine Bewertungsunterschiede.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Wertberichtigung (Impairment) von Aktiven

Wenn Anzeichen für eine Wertbeeinträchtigung vorliegen, wird die Werthaltigkeit von Aktiven auf den Bilanzstichtag überprüft. Sofern der Buchwert den Nutzwert als Barwert der erwarteten künftigen Geldzuflüsse und -abflüsse sowie den Netto-Marktwert übersteigt, wird das Aktivum im Wert bis auf den höheren der beiden Werte berichtigt. Die Wertbeeinträchtigung wird der Erfolgsrechnung belastet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nominalwert bilanziert, abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Spezifische Bonitätsrisiken werden einzeln wertberichtigt. Nicht einbringbare Forderungen werden als Verlust abgeschrieben.

Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

Warenvorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und dem Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen sämtliche Produktionskosten inklusive anteiliger Produktionsgemeinkosten. Allen erkennbaren Verlustrisiken aus Aufträgen in Arbeit wird durch betriebswirtschaftlich angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Der Wertansatz der Warenvorräte erfolgt nach der gewogenen Durchschnittsmethode. Die Warenvorräte werden nach der Gängigkeitsmethode bewertet. Skontoabzüge werden als Anschaffungspreisminderungen behandelt.

Die Abgrenzungen der Abgeltungen (Abweichung zwischen Geschäfts- und Fahrplanjahr) werden in den Aktiven unter den Vorräten und nicht fakturierten Dienstleistungen bilanziert. Bestandesänderungen der entsprechenden Abgrenzungen werden in der Erfolgsrechnung direkt in den Abgeltungen ausgewiesen, da ansonsten die Offenlegung der effektiven Abgeltungen verzerrt wird.

Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten erfasst und über den geschätzten Zeitraum ihrer Nutzung linear abgeschrieben. Zinsaufwendungen werden bei grösseren Anschaffungen von Vermögenswerten aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Zinsaktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des Fremdkapitals.

Die Abschreibungszeiträume betragen (in Jahren):

Abschreibungszeiträume	
	Jahre
Unbebaute Grundstücke/ Grundstücke (keine ordentliche Abschreibung)	
Gebäude	50
Oberbau	25–30
Fahrzeuge, Schiffe ¹	25–33
Bahntechnik	10–30
EDV- und Fernmeldeanlagen	5–10
Mobiliar, Geräte und Werkzeuge	7–13

¹ 33 Jahre nur für Fahrzeuge, die bis 1996 gemäss aEBG finanziert wurden.

Immaterielle Werte

Bei den immateriellen Werten handelt es sich um erworbene immaterielle Werte, die vorwiegend EDV-Software und Lizenzen umfassen. Diese werden zu Anschaffungs- resp. Herstellungskosten bewertet und linear über eine Nutzungsdauer von 3 bis 8 Jahren abgeschrieben. Eigenleistungen zur Entwicklung von immateriellen Anlagen werden zu Herstellkosten aktiviert.

Eigene Aktien

Eigene Aktien werden im Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten als Minusposten im Eigenkapital bilanziert. Bei späterer Wiederveräußerung wird der Gewinn oder Verlust erfolgswirksam als Finanzertrag oder Finanzaufwand erfasst.

STAMMHAUS 5.3 Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

1 Übriger Betriebsertrag in 1'000 CHF

	2015	2014
Nebenerträge	33'452	30'889
Leistungen für Konzerngesellschaften und Dritte	102'474	99'869
Miet- und Pächterträge	4'454	4'400
Personalleistungen an BLS Netz AG	91'187	90'240
Total	231'568	225'399

2 Aktivierte Eigenleistungen in 1'000 CHF

	2015	2014
Eigenleistungen für Material und Ersatzteile	38'032	28'878
Eigenleistungen für Investitionen	8'245	6'401
Total	46'277	35'279

3 Bestandesänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen in 1'000 CHF

	2015	2014
Bestandesänderung an unfertigen und fertigen Erzeugnissen	931	466
Bestandesänderung an nicht fakturierten Dienstleistungen	548	-2'014
Total	1'479	-1'548

Die Bestandesänderungen der Abteilungen sind in den Abteilungen enthalten.

4 Aufwand für Material und Dienstleistungen in 1'000 CHF

	2015	2014
Materialaufwand	56'405	50'606
Infrastrukturbenützung	74'158	73'263
Dienstleistungsaufwand	50'122	50'488
Total	180'685	174'357

5 Übriger Betriebsaufwand in 1'000 CHF

	2015	2014
Miete	7'623	7'107
Energie	2'199	2'257
Versicherungen	10'899	11'475
Gebühren, Abgaben, Lizenzen	14'461	13'618
Fremdleistung für den Unterhalt	16'924	10'798
Werbung, PR	6'037	5'724
Verwaltungskosten	37'832	26'143
Total	95'974	77'121

STAMMHAUS 5.3 Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

6 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens

in 1'000 CHF

	2015	2014
Abschreibungen	74'305	70'575
Wertberichtigungen	6'276	15'442
Total	80'581	86'017

7 Aufschlüsselung Forderungen und Verbindlichkeiten nach Gegenpartei

in 1'000 CHF

Bilanzposition/ Gegenpartei	Gegenüber Dritten		Gegenüber Beteiligten und Organen		Gegenüber Beteiligungen		Total	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Geschäftsjahr								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11'503	20'354	0	0	11'791	13'052	23'294	33'406
Übrige kurzfristige Forderungen	7'704	4'610	0	0	4'750	7'000	12'454	11'610
Finanzanlagen	13'365	13'540	0	0	5'000	10'500	18'365	24'040
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	36'821	13'788	0	0	28'881	30'393	65'701	44'182
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	40'000	84'000	0	0	0	0	40'000	84'000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	15'394	13'000	9'812	10'071	0	0	25'206	23'071
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	485'000	505'000	0	0	0	0	485'000	505'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1'952	0	306'488	318'481	0	0	308'440	318'481

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	12'106	21'092
Wertberichtigungen	-603	-738
Total	11'503	20'354

9 Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Material	4'245	4'262
Ersatzteile	56'214	53'362
Wertberichtigung Material und Ersatzteile	-19'285	-17'607
Angefangene Arbeiten	2'137	1'205
Nicht fakturierte Dienstleistungen	1'212	664
Abgeltungen (Abgrenzung Fahrplanjahr)	10'086	10'767
Total	54'608	52'654

STAMMHAUS 5.3 Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

10 Beteiligungen ab 20 %

in 1'000 CHF/EUR

Beteiligungen	Sitz	Grundkapital		Kapital- und Stimmrechtsanteile in %		Konsolidierung ¹
		31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	
BLS Cargo AG/ Transportunternehmen	Bern	CHF 60'000	CHF 60'000	97.0	97.0	V
BLS Cargo Italia S.r.l./ Transportunternehmen	Domodossola (IT)	EUR 50	EUR 50	97.0	97.0	V
BLS Cargo Deutschland GmbH/ Transportunternehmen	Weil am Rhein (DE)	EUR 50	EUR 50	97.0	97.0	V
Busland AG/ Transportunternehmen	Burgdorf	CHF 1'418	CHF 1'418	86.0	85.9	V
BLS Netz AG/ Infrastrukturunternehmen	Bern	CHF 387'970	CHF 387'970	33.4	33.4	V
RAIpin AG/ Transportunternehmen	Olten	CHF 4'530	CHF 4'530	33.1	33.1	E
Trasse Schweiz AG/ Interessengesellschaft	Bern	CHF 100	CHF 100	25.0	25.0	E
KPZ Fahrbahn AG/ Kompetenzzentrum	Bern	CHF 100	CHF 100	50.0	50.0	E

¹ V = Voll konsolidierte Gesellschaften

E = Gesellschaften nach der Equity-Methode konsolidiert

11 Eigene Aktien

in 1'000 CHF

	Stück	Ø Preis in CHF	Bestand
Bestand per 1.1.2014	1'563'142	0.70	1'094
Käufe	278'865	0.53	148
Wertberichtigung			-413
Bestand per 31.12.2014	1'842'007	0.45	829
Käufe	1'064'806	0.45	481
Verkäufe	-11'113	0.55	-6
Bestand per 31.12.2015	2'895'700	0.45	1'303

Aktiven mit Verfügungsbeschränkung

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Zweckgebundene flüssige Mittel	159	31'659
Zweckgebundene Wertschriften	1'059	11'408
Total	1'218	43'067

STAMMHAUS 5.3 Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Abrechnungssaldi	3'575	3'443
Rückstellungen	56'894	36'894
Total	60'469	40'337

Vollzeitstellen

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr sowie im Vorjahr über 250.

Solidarhaftung einfache Gesellschaften

Die BLS AG ist an diversen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um kleinere Tarifgemeinschaften/-verbände sowie Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften, die der Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

Solidarhaftung der Gruppenmitglieder infolge der MWST-Gruppenbesteuerung

Die BLS AG ist bezüglich Mehrwertsteuer der Gruppenbesteuerung der BLS-Gruppe angeschlossen. Die Gruppenmitglieder gelten zusammen gegenüber der Steuerverwaltung als ein Steuerpflichtiger. Gemäss Mehrwertsteuerverordnung haftet jede an der Gruppenbesteuerung beteiligte Gesellschaft mit dem Steuerpflichtigen (Gruppenträger) solidarisch für sämtliche von der Gruppe geschuldeten Steuern.

STAMMHAUS 5.3 Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

Eventualverpflichtungen		in 1'000 CHF		
	31.12.2015	31.12.2014		
Mögliche Folgekosten von älterem Rollmaterial mit asbesthaltigen Installationen	p.m.	p.m.		
Langfristige Mietverträge		in 1'000 CHF		
	31.12.2015	31.12.2014		
Mietvertrag Werkstätte Aebimatt Bern mit SBB, 31.12.2019	9'030	11'288		
Mietvertrag Gebäude Bollwerk mit Schweiz. Eidgenossenschaft, 30.4.2021	7'119	8'431		
Mietvertrag Bollwerk 31, Bern, 30.6.2021	996	281		
Mietvertrag Hodlerstrasse 16, Bern	0	303		
Mietvertrag Bankgässchen 8, Bern	0	531		
Sägemattstrasse 1, Köniz, 31.8.2020	2'991	0		
Abnahmeverpflichtungen		in 1'000 CHF		
	31.12.2015	31.12.2014		
Restbetrag aus Abnahmeverpflichtung für Rollmaterial	26'229	0		
Deckungssumme der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 3 Abs. 2 RKV)		in 1'000 CHF		
	31.12.2015	31.12.2014		
Deckungssumme Sachversicherung je Ereignis	100'000	100'000		
Deckungssumme Haftpflichtversicherung pro Jahr	300'000	300'000		
Bedeutende Aktionäre		nominell in CHF		
Kapitalanteil	31.12.2015	in %	31.12.2014	in %
Kanton Bern	44'290'504	55.75	44'290'504	55.75
Schweizerische Eidgenossenschaft (Bund)	17'240'608	21.70	17'240'608	21.70
Nicht stimmberechtigte Aktien (eigene, Dispo Banken, nicht umgetauschte)	7'620'723	9.59	6'605'044	8.32
Natürliche und juristische Personen	4'696'879	5.92	4'861'066	6.12
Andere Kantone, Gemeinden	5'593'622	7.04	6'445'114	8.11
Total	79'442'336	100.00	79'442'336	100.00

Die Namenaktien der BLS AG mit einem Nominalwert von je CHF 1 sind an der OTC-X-Plattform bei der BEKB handelbar (Valor 2588916).

STAMMHAUS 5.3 Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

Transparenz bei den Vergütungen und Beteiligungen
der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung

Vergütungen Verwaltungsrat

in CHF

	2015		2014	
	Vergütungen	Sozialleistungen Anteil BLS	Vergütungen	Sozialleistungen Anteil BLS
Dr. Rudolf Stämpfli*, Präsident	61'250	0	67'258	0
Richard Burger, Vizepräsident (bis 13.5.2014)	0	0	16'688	506
Renate Amstutz Bettschart, Vizepräsidentin	35'500	1'982	32'538	1'819
Lorenz Bösch, Mitglied	28'200	1'585	30'000	1'698
Jean-Michel Cina*, Mitglied	23'700	0	22'800	0
Barbara Egger-Jenzer*, Mitglied	27'300	0	21'900	0
Dr. Max Gsell, Mitglied	40'935	1'097	45'300	1'323
Josef Küttel, Mitglied	28'770	1'621	33'100	1'893
Dr. Hans Werder, Mitglied	40'935	1'097	39'900	1'269
Martin Bütikofer, Mitglied (ab 13.5.2014)	33'270	1'904	21'175	1'214
Ulrich Dietiker, Mitglied (ab 13.5.2014)	39'000	2'265	21'675	1'245
Total	358'860	11'551	352'334	10'967

* Die Zahlung erfolgte ganz oder teilweise an den Arbeitgeber.

Die aufgeführten Verwaltungsratsmitglieder sind auch Mitglieder des Verwaltungsrates der BLS Netz AG. Der Entschädigungsanteil der BLS Netz AG ist in den aufgeführten Beträgen enthalten. Darlehen oder Kredite wurden keine gewährt, es sind auch keine ausstehend.

Beteiligungen des Verwaltungsrates

	31.12.2015	31.12.2014
Dr. Rudolf Stämpfli, Präsident	8 Aktien	8 Aktien
Renate Amstutz Bettschart, Vizepräsidentin	8 Aktien	8 Aktien
Lorenz Bösch, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Dr. Max Gsell, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Josef Küttel, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Dr. Hans Werder, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Martin Bütikofer, Mitglied	328 Aktien	328 Aktien
Ulrich Dietiker, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Total	384 Aktien	384 Aktien

Es bestehen keine Wandel- und Optionsrechte.

STAMMHAUS 5.3 Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

Vergütungen Geschäftsleitung

in CHF

	Grundlohn	Variable Vergütung ¹	Total Entlohnung	Sozialleistungen Anteil BLS
2014				
Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung	367'499	101'000	468'499	70'367
Total 9 Personen (insgesamt 9.0 Jahresvollzeitstellen)	2'339'949	487'000	2'826'949	404'256
2015				
Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung	364'176	111'000	475'176	72'413
Total 9 Personen (insgesamt 9.0 Jahresvollzeitstellen)	2'338'978	565'500	2'904'478	431'824

¹ Die variablen Lohnbestandteile beinhalten jeweils die im Berichtsjahr ausbezahlten Beträge.
Darlehen oder Kredite wurden keine gewährt, es sind auch keine ausstehend.

Beteiligungen Geschäftsleitung

	31.12.2015	31.12.2014
Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung	80 Aktien	80 Aktien
Reto Baumgartner, Leiter Finanzen	1'000 Aktien	1'000 Aktien
Daniel Wyder, Leiter Infrastruktur	200 Aktien	200 Aktien
Total	1'280 Aktien	1'280 Aktien

Es bestehen keine Wandel- und Optionsrechte.

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Gemäss Art. 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat diese geprüft und mit Schreiben vom 17. März 2016 genehmigt.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat am 12. April 2016 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung 2015 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzverlustes

in 1'000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Jahresverlust	-3'497	-7'455
Vortrag aus dem Vorjahr	0	0
Bilanzverlust	-3'497	-7'455
Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust wie folgt zu verwenden:		
Zuweisung an spezialgesetzliche Reserven gemäss Art. 36 PBG	-3'600	-1'519
Auflösung freier Reserven	7'097	8'974
Vortrag auf neue Rechnung	0	0

STAMMHAUS

5.4 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung BLS AG



KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
Hofgut
CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach 112
CH-3000 Bern 15

Telefon +41 58 249 76 00
Telefax +41 58 249 76 47
Internet www.kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der

BLS AG, Bern

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der BLS AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 86 bis 95), für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Sonstiger Sachverhalt

Die Jahresrechnung der BLS AG für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 10. April 2015 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu diesem Abschluss abgegeben hat.



*BLS AG, Bern
Bericht der Revisionsstelle
zur Jahresrechnung
an die Generalversammlung*

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

KPMG AG

Stefan Andres
*Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor*

Pascal Henggi
Zugelassener Revisionsexperte

Gümligen-Bern, 12. April 2016



S-Bahn – der Puls der Region

112'000 Passagiere

sind täglich auf dem S-Bahn-Netz der BLS unterwegs – das entspricht fast dreimal der Bevölkerung der Stadt Thun

16 Mio. Kilometer

haben die Regionalverkehrszüge der BLS im Jahr 2015 zurückgelegt – das ist täglich mehr als einmal um die Erde

30% mehr

Passagiere erwartet die BLS bis im Jahr 2030 auf ihrem S-Bahn-Netz

135 Haltestellen

bedient die BLS auf ihrem Liniennetz der S-Bahnen Bern und Luzern

230 BLS-Lokführer

sind täglich im regionalen Personenverkehr im Einsatz

493'000 Reinigungen

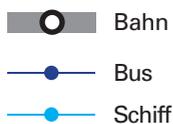
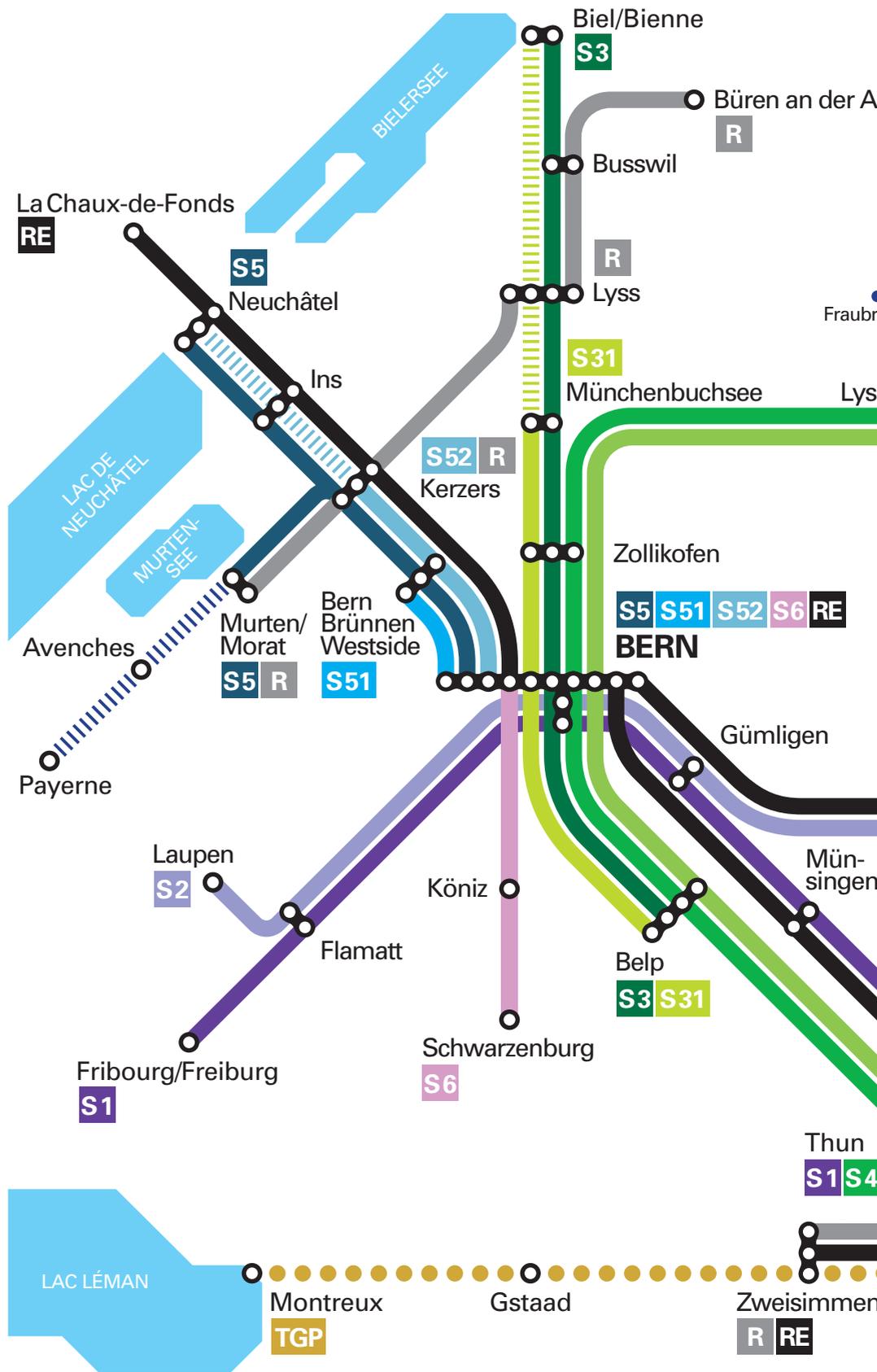
So viele Innenreinigungseinsätze hat die BLS im Jahr 2015 in ihren Regionalverkehrszügen durchgeführt

< BLS Liniennetz

Impressum

Realisation und Redaktion: Unternehmenskommunikation BLS AG, Bern
Konzeption / Gestaltung: hilda design matters, Zürich
Redaktion Fokusthemen: Klarkom AG, Bern
Fotografie Fokusthemen / Nachhaltigkeit: Rahel Krabichler, Bern
Fotografie Verwaltungsrat / Geschäftsleitung: Daniel Rihs / 13 Photo, Bern
Druck: Stämpfli AG, Bern







2015 waren 60.2 Mio. Personen mit der BLS unterwegs.

55.6 Mio. per Bahn,
3.6 Mio. per Bus und
1.0 Mio. per Schiff

› Konzernergebnis
in CHF

3.747 Mio.

› Transportierte Fahrzeuge
Kandersteg–Goppenstein
(1.23 Mio.) und Kander-
steg–Iselle (0.01 Mio.)

1.24 Mio.

› Pünktlichkeit innerhalb
der Toleranzgrenze von
3 Minuten

94.0%

› zurückgelegte Schiffs-
kilometer auf Thuner- und
Brienzersee

142'376 km

› Verkehrsmenge
BLS Cargo AG

18'225 Züge

› verkaufte Trassenkilometer
auf dem Schienennetz der
BLS Netz AG

13.6 Mio.