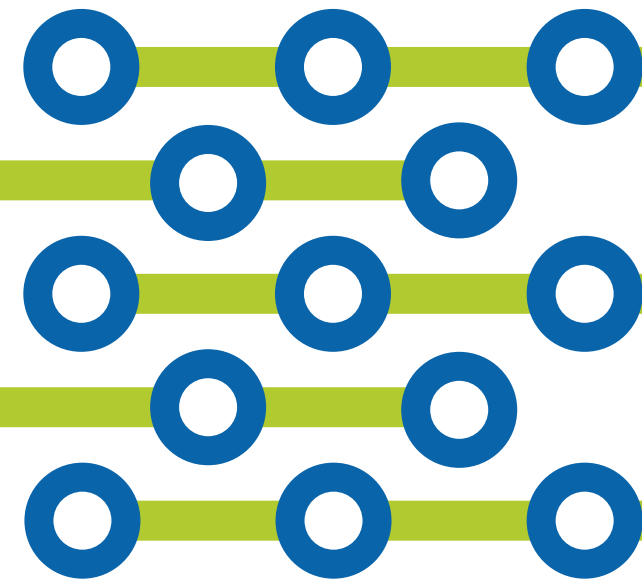


Geschäfts-
bericht

2016



Die BLS verbindet.

Die BLS gehört zu den grössten Verkehrsunternehmen der Schweiz. In unserem Kerngeschäft Bahn betreiben wir Linien im Pendler- und im Freizeitverkehr und unterhalten ein 420 Kilometer langes Eisenbahnnetz. Daneben vereinen wir unter unserem Dach Busbetrieb, Autoverlad, Schiffsbetrieb und Güterverkehr. Mit diesem breiten Angebot gestalten wir Mobilität in unserem Einzugsgebiet bedeutend mit: Die BLS verbindet Menschen, Regionen und Orte.

Kennzahlen

Konzernergebnis
in TCHF
15'591
+316,0%

Betriebsergebnis
vor Zinsen und Steuern
(EBIT) in TCHF
27'777
+67,4%

Leistungen für Dritte
2016 19'913 / 2%
2015 18'767 / 2%

Sonstige Erträge
2016 44'161 / 4%
2015 39'529 / 4%

Eigenleistungen
2016 100'403 / 10%
2015 88'954 / 9%

Betriebsertrag
in TCHF
1'035'698
+4,2%

Verkehrserträge
2016 446'792 / 43%
2015 413'395 / 42%

Abgeltungen
2016 422'771 / 41%
2015 431'557 / 43%

Materialaufwand
2016 65'374 / 9%
2015 66'239 / 9%

Sonstiger
Betriebsaufwand
2016 139'411 / 18%
2015 133'163 / 18%

Betriebsleistungen
Dritter
2016 199'383 / 26%
2015 175'556 / 24%

Betriebsaufwand
(ohne Abschreibungen)
in TCHF
764'002
+4,8%

Personalaufwand
2016 359'834 / 47%
2015 354'117 / 49%

BLS Cargo AG und Tochtergesellschaften
2016 109 / 3,4%
2015 105 / 3,4%

Busland AG
2016 127 / 4,0%
2015 124 / 4,1%

Zentrale Funktionen
2016 265 / 8,4%
2015 261 / 8,6%

Personenverkehr
(Bahn, Schiff, Autoverlad)
2016 394 / 12,4%
2015 382 / 12,5%

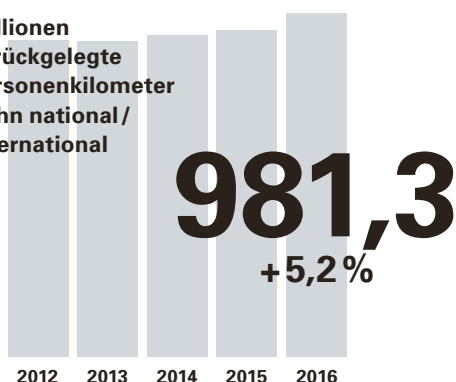
Mitarbeitende
BLS-Gruppe
(Personen)
3'169
+3,8%

Bahnproduktion
2016 1'475 / 46,6%
2015 1'396 / 45,7%

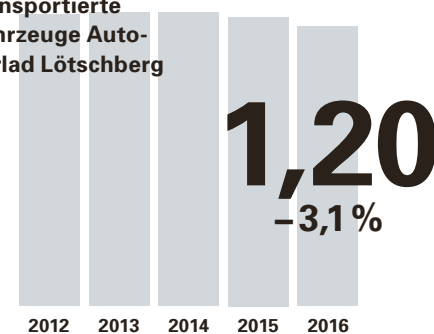
Infrastruktur
(BLS Netz AG)
2016 799 / 25,2%
2015 786 / 25,7%

Leistungszahlen

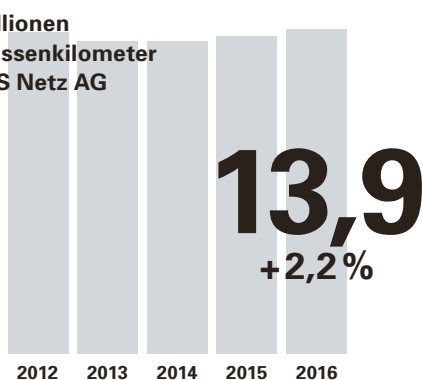
Millionen
zurückgelegte
Personenkilometer
Bahn national /
international



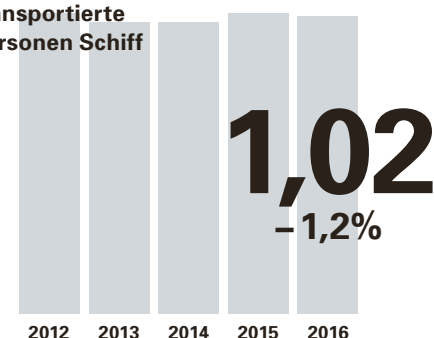
Millionen
transportierte
Fahrzeuge Auto-
verlad Lötschberg



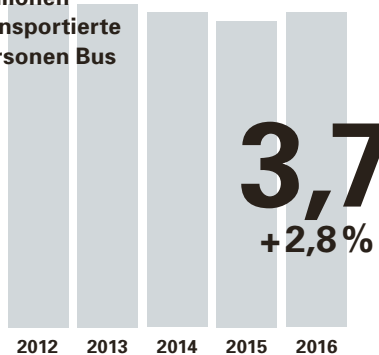
Millionen
Trassenkilometer
BLS Netz AG



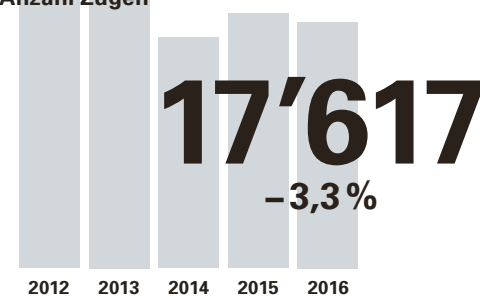
Millionen
transportierte
Personen Schiff



Millionen
transportierte
Personen Bus



Verkehrsleistungen
BLS Cargo AG
in Anzahl Zügen



BLS

Geschäftsbericht

2016

Inhalt

Das Geschäftsjahr 2016	S. 02–04
Finanzielles Ergebnis	S. 05
Ausblick	
Interview mit CEO und Verwaltungsratspräsident	S. 06–09
Fokusthemen	
Die BLS verbindet	S. 10–13
Die BLS modernisiert	S. 14–17
Die BLS bewegt	S. 18–21
Chronik 2016	S. 22–23
Nachhaltigkeitsbericht	S. 24–31
Corporate Governance	S. 32–38
Impressionen	
Aus dem Piemont	S. 39–54
Finanzielle Berichterstattung	
Konzern	S. 56–89
Stammhaus	S. 90–101

Mit dem vorliegenden Bericht legt der Verwaltungsrat der BLS Rechenschaft ab über das Geschehen im BLS-Konzern im Jahr 2016.

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 detaillierten Jahresrechnungen der Tochtergesellschaften BLS Netz AG, BLS Cargo AG und Busland AG können in den jeweiligen Geschäftsberichten eingesehen werden.

Im Jahr 2016 waren zwei Millionen Fahrgäste mehr mit der BLS unterwegs als im Vorjahr. Die Übernahme der Linie Brig–Domodossola macht die BLS betriebswirtschaftlich effizienter.

Bernard Guillelmon
CEO

Dr. Rudolf Stämpfli
Präsident des
Verwaltungsrats



Mobilität muss für alle Menschen einfach und intuitiv zugänglich sein. Das ist ein Thema, das uns bei der BLS im vergangenen Jahr stark beschäftigt hat. Wir haben die App Lezzgo entwickelt, über die unsere Kunden ein Billett mit einem Klick auf dem Smartphone lösen und ihre Fahrten erst im Nachhinein bezahlen. Die Einfachheit – das ist das, was die Kunden an dieser App am meisten begeistert.

Mit Lezzgo nutzen wir die neuen Möglichkeiten, die sich für uns in der digitalen Welt auftun. Vertriebskanäle sind dafür nur eines von vielen Beispielen. Auch unsere Organisation verändern wir im Zuge der digitalen Transformation. Auf Baustellen und in Werkstätten arbeiten unsere Mitarbeitenden heute Aufträge über Tablets ab. Ab 2023 werden wir unseren Betrieb komplett aus der Betriebszentrale in Spiez fernsteuern. Als verantwortungsbewusstes Unternehmen ist es unsere Aufgabe, die digitale Transformation im Bereich der Mobilität so gut wie möglich zu vollziehen – zum Beispiel Mitarbeitende, deren Arbeitsfeld durch die Veränderungen verloren geht, anderswo einzusetzen. Diese Aufgabe haben wir letztes Jahr in unserer Strategie verankert.

Durch Online-Buchungsplattformen und Reise-Apps gewinnt aber auch der unmittelbare Kontakt zu den Kunden neue Bedeutung. Auch das ist ein zentrales Thema für die BLS. Im April ist unsere erste Reisebegleiter-Ausbildungsklasse gestartet. Mit den Reisebegleiterinnen und Reisebegleitern stärken wir die persönliche Betreuung unserer Fahrgäste auf den RegioExpress-Linien. Im Sommer haben wir an der Schifflände in Interlaken und auf Kursschiffen Auskunftspersonen positioniert, denen unsere Schiffs-

gäste Fragen stellen konnten. So lernen wir besser verstehen, was die Bedürfnisse unserer Kunden sind.

62,5 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2016 in den Zügen und Bussen und auf den Schiffen der BLS unterwegs. Beim Regionalverkehr Bahn haben wir ein Wachstum von vier Prozent erzielt. Massgebend daran beteiligt ist die Linie Neuenburg–La Chaux-de-Fonds, die wir im Dezember 2015 übernommen haben. Obwohl sie uns durch den engen Fahrplan stark herausfordert, sind unsere Kunden auf dieser Linie sehr pünktlich unterwegs. Über das gesamte Liniennetz konnten wir uns bei der Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr um einen Prozentpunkt auf 95 Prozent verbessern.

Dass wir im Regionalverkehr Bahn trotz zusätzlicher Kunden und höherer Verkehrserträge einen Verlust ausweisen müssen, liegt an den tieferen Abgeltungen seitens der öffentlichen Hand. Die finanzielle Situation der Besteller bleibt angespannt – wir suchen deshalb konsequent nach Möglichkeiten, um effizienter zu werden. Zum Beispiel durch möglichst lange Zugumläufe. Es ist betriebswirtschaftlich äusserst sinnvoll, dass wir im vergangenen Jahr den regionalen Bahnverkehr am Simplon übernehmen konnten. Wir benötigen dafür kein zusätzliches Rollmaterial und können mit unseren RegioExpress-Zügen mehrmals täglich bis nach Domodossola weiterfahren. Dank längeren Zugumläufen haben wir die Kosten besser im Griff, wovon schliesslich unsere Besteller profitieren.

Weitere Effizienzsteigerungen sind entscheidend, weil die BLS in den kommenden Jahren sowohl beim Rollmaterial wie

auch bei den Werkstätten grosse Investitionen tätigt. Bei der Beschaffung von rund 60 neuen Zügen läuft derzeit die öffentliche Ausschreibung – im Jahr 2017 fällt der Entscheid zugunsten eines Herstellers. Letzten Frühling haben wir den Ausbau und die Modernisierung unserer Werkstätten in Spiez und Bönigen gestartet. Die neue Werkstatt wollen wir entsprechend der Empfehlung der Begleitgruppe im Chliforst Nord im Westen von Bern bauen. Durch eine Werkstatt in der Nähe von Bern sichern wir langfristig den Bahnbetrieb in der Hauptstadtregion.

Das allgemeine Verkehrswachstum spüren wir auch durch eine stärkere Auslastung unserer Infrastruktur. 2016 waren mehr Personen und Güter auf unserem Eisenbahnnetz unterwegs als im Vorjahr. Der Güterverkehr hat um satte 11 Prozent zugelegt, am Lötschberg waren es gar 13 Prozent. Die Lötschbergachse stösst an ihre Kapazitätsgrenze. Insbesondere die 21 Kilometer lange Einspurstrecke im Lötschberg-Basistunnel ist ein Nadelöhr, das wir innerhalb des Ausbaus schrittweise 2030 beheben möchten. Im letzten Frühjahr haben wir die Planungsarbeiten für einen möglichen Ausbau des Tunnels an eine Ingenieurgemeinschaft vergeben.

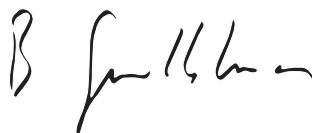
Vom starken Güterverkehr profitiert auch die BLS Cargo AG, die ihren Umsatz dank zusätzlichem grenzüberschreitendem Verkehr um fast zwölf Prozent steigern konnte. Im Frühling haben wir die ersten 2 von 15 neuen Mehrsystemlokomotiven von Siemens erhalten. Dank diesen Lokomotiven verfügen wir bald über eine der grössten Lokflotten Europas, die von den Niederlanden bis nach Italien fahren kann. Auch mit unserem neuen Partner SNCF Logistics, der sich mit 45 Prozent

Aktienanteilen an der BLS Cargo AG beteiligt, werden wir den grenzüberschreitenden Verkehr stärken.

Die BLS blickt auf ein ereignisreiches Jahr zurück. Was wir geschafft 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 insbesondere all unseren Mitarbeitenden, deren hohes Engagement den Betrieb der BLS an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr möglich macht. Dank unseren mehr als 3000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erfüllen wir auch im Geschäftsjahr 2017 das Versprechen, das wir mit unserem neuen Markenauftritt abgeben: BLS – die verbindende Kraft.



Dr. Rudolf Stämpfli
Präsident des Verwaltungsrats



Bernard Guillelmon
CEO

Die BLS AG hat ein Konzernergebnis von CHF 15,6 Mio. erwirtschaftet. Der Güterverkehr verbessert das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr deutlich und auch der Autoverlad und die Schifffahrt schliessen wiederum positiv ab.

Die BLS AG hat im Jahr 2016 in einem anspruchsvollen Wirtschaftsumfeld ein Konzernergebnis von CHF 15,6 Mio. erwirtschaftet. Das Ergebnis liegt um CHF 11,8 Mio. über dem Vorjahr. Massgeblich dazu beigetragen hat, dass im Jahr 2016 keine Rückstellungen für das Vorsorgewerk getätigt werden mussten – 2015 waren dafür CHF 20 Mio. rückgestellt worden. Andererseits wird das Ergebnis beeinflusst von einer Rückerstattung von Versicherungsprämien aufgrund des günstigen Schadensverlaufs und Courtagen in der Höhe von CHF 4,4 Mio.

Der Güterverkehr Schiene erzielt dank dem Ausbau grenzüberschreitender Verkehre und dank der Akquisition neuer Kunden ein erfreuliches Ergebnis von CHF 1,5 Mio. Das Ergebnis des «Regionalverkehrs Bahn national» reduziert sich zum Vorjahr um CHF 9,2 Mio. und liegt bei einem Verlust von CHF 3,8 Mio. Hauptursachen dafür sind tiefere Abgeltungen, Rückstellungen im Personalbereich und Wertberichtigungen beim produktionsrelevanten Anlagevermögen. Dank positiver Ertragsentwicklung und vorteilhafter Rahmenbedingungen bei den Kosten schliesst der Regionalverkehr Strasse das Jahr mit einem Gewinn von CHF 0,5 Mio. ab.

Das Ergebnis der Infrastruktur beläuft sich auf CHF 2,6 Mio. und liegt um CHF 1,1 Mio. tiefer als im Vorjahr. Die höheren Trasseneinnahmen und die gestiegenen Eigenleistungen sind durch die erhöhten Wertberichtigungen und Ausbuchungen auf dem Anlagevermögen überkompensiert worden. Der Verkehr auf dem Schienennetz der BLS hat um 0,3 Mia. auf 5,3 Mia. Bruttotonnenkilometer zugenommen. Stark gestiegen ist der Verkehr auf der Lötschbergstrecke – um 13 Prozent gegenüber 2015.

Der Autoverlad und die Schifffahrt konsolidieren den Sprung in die Gewinnzone, den sie letztes Jahr geschafft haben. Der Autoverlad erreicht ein Ergebnis von CHF 1,1 Mio. – trotz geringerer Anzahl transportierter Fahrzeuge und dem schwächer ausgefallenen Tourismusverkehr ins Wallis. Die Schifffahrt erzielt dank stabilen Erträgen aus der Kursschifffahrt einen mit dem Vorjahr vergleichbaren Gewinn von CHF 0,1 Mio.

Der ausführliche Bericht mit den Erläuterungen zu den einzelnen Geschäftsfeldern findet sich ab Seite 55.



Bernard Guillelmon
CEO

«Wir engagieren uns für durchgehende Tarifregeln und treiben Lösungen voran, die das gesamte ÖV-System verbessern.»

«Erweiterungen unseres Liniennetzes müssen organisch zur heutigen BLS passen und intelligente Zugumläufe ergeben.»



Dr. Rudolf Stämpfli
Präsident des Verwaltungsrats

Die BLS setzt sich für einen einfachen Zugang zur Mobilität ein

Die BLS fährt seit Dezember den regionalen Bahnverkehr auf der Strecke Brig–Domodossola. Das S in BLS stand ursprünglich für Simplon – Bernard Guillelmon, ist das eine Rückkehr zu den Wurzeln?

Bernard Guillelmon: Im Zentrum steht nicht ein «retour aux sources», sondern dass wir das grosse Potenzial im touristischen Verkehr in beide Richtungen erschliessen wollen. Und wir fahren einen effizienten Fahrplan, weil wir eine bestehende Linie verlängern und dazu bestehendes Rollmaterial einsetzen. Die Lösung ist kostengünstig.

Rudolf Stämpfli, sehen Sie eine historische Komponente in der jüngsten Erweiterung des Liniennetzes?

Rudolf Stämpfli: Die BLS ist heute eine Anbieterin von Transportdienstleistungen in ihrem Marktraum. Dabei machen wir uns Gedanken, wie wir unser Liniennetz erweitern können. Erweiterungen müssen organisch zur heutigen BLS passen und intelligente Zugumläufe ergeben.

Bernard Guillelmon: Wir haben in Bern eine starke Basis mit der S-Bahn und dem RegioExpress-Netz. Aus dieser Basis heraus entwickeln wir unser Liniennetz. 2010 sind ja bereits die S-Bahn-Linien in Luzern West hinzugekommen, letztes Jahr die Linie Neuenburg–La Chaux-de-Fonds.

Welche Erfahrungen macht die BLS auf den jüngst integrierten Linien?

Bernard Guillelmon: Neuenburg–La Chaux-de-Fonds fordert uns im Betrieb stark heraus. Der Fahrplan ist äusserst eng, aber wir fahren sehr pünktlich und sind zufrieden mit unserer Leistung. Von Brig nach Domodossola fahren wir grenzüberschreitend in einen anderen Sprach- und Kulturraum, das ist eine neue Dimension für uns. Aber auch hier ist der Betrieb gut angelaufen. Diese Erweiterungen zeigen uns, dass wir bereit sind, eine stärkere Rolle im schweizerischen ÖV-System zu spielen.

Denken Sie dabei auch an die Fernverkehrskonzession, die Ende 2017 zu einem grossen Teil erneuert wird?

Rudolf Stämpfli: Darüber haben wir seit letztem Herbst mit dem Bundesamt für Verkehr, der SBB und der SOB intensive Gespräche geführt. Wir begrüssen es natürlich, dass das BAV das bestehende System mit dem Fernverkehrsmonopol der SBB hinterfragt. Dieses System ist nicht nachhaltig, weil die kleinen Unternehmen nur nicht kostendeckende Linien fahren und vom Staat abhängig sind. Umso mehr bedauern wir, dass die Gespräche zu keinem konstruktiven Abschluss gelangt sind. Das wäre eine gute Gelegenheit gewesen, eine Mehrbahnenlösung aufzu-

gleisen. Denn wir sind der Meinung, dass Kunden und Besteller von einer guten Konkurrenz unter partnerschaftlich verbundenen Bahnen profitieren.

Was sind die konkreten Pläne der BLS?

Bernard Guillelmon: Einerseits wollen wir unser RegioExpress-Netz ausweiten und dabei die Linien durch Bern durchbinden. So können wir längere Zugumläufe anbieten und den ÖV für die Bahnkunden in der Hauptstadregion attraktiver gestalten. Andererseits wollen wir gewisse Fernverkehrslinien betreiben. Aber wie erwähnt – immer aus unserem Marktraum heraus.

Zu welchem Vorteil?

Bernard Guillelmon: Mit gewinnbringenden Fernverkehrslinien wollen wir unterdeckte Fernverkehrslinien gegenfinanzieren. Das macht den ÖV wettbewerbsfähiger und entlastet den Bund und die Kantone. Und den Kunden bieten wir mehr und attraktivere Verbindungen.

Wie geht es jetzt weiter, nachdem die Gespräche mit dem BAV gescheitert sind?

Rudolf Stämpfli: Wir stimmen unseren Plan zur Ausweitung des RegioExpress-Netzes nun mit den zuständigen Bestellerkantonen ab. Danach erarbeiten wir ein Konzessionsgesuch. Vom BAV erwarten wir, dass es sicherstellt, dass dieses Gesuch diskriminierungsfrei geprüft wird. Aber wir versuchen auch weiterhin, gemeinsam mit der SBB eine partnerschaftliche Lösung zu finden.

Der öffentliche Verkehr verzahnt sich immer stärker mit anderen Formen von Mobilität – die Rede ist von kombinierter Mobilität. Ergibt die Unterscheidung zwischen öffentlichem und individuali-

siertem Verkehr heute überhaupt noch Sinn?

Rudolf Stämpfli: Wenn wir von kombinierter Mobilität reden, müssen wir die gesamte Verkehrskette anschauen. Wie kommen die Leute zum Bahnhof – zu Fuss, mit dem Auto, mit dem Trottinett? Es ist widersinnig, einen Bahnhof zu isolieren. Wir müssen den Individualverkehr in unsere Planungen der Transportkette miteinbeziehen.

Bernard Guillelmon: Ich glaube, die Grenze zwischen öffentlichem und individualisiertem Verkehr verschimmt zunehmend. Gerade wenn wir davon ausgehen, dass die Leute weniger selber besitzen wollen und eher bereit sind, Verkehrsmittel zu mieten. Zudem wollen unsere Kunden das Verkehrsmittel zur Verfügung haben, das gerade zu ihrem Bedürfnis passt. Bei schlechtem Wetter nehmen sie den Zug, bei schönem Wetter wollen sie vielleicht einen Teil der Strecke mit dem Velo fahren. Deshalb wird es immer wichtiger, dass Dienstleistungen jederzeit abgerufen und online bezahlt werden können.

Sind die Leute nicht überfordert, wenn sie permanent ihre Reise planen und irgendetwas buchen müssen?

Rudolf Stämpfli: Das ist ein guter Punkt. Ich glaube nicht, dass sich der Mensch dauernd organisieren will. Ein Grund, weshalb viele Leute das Auto benützen, ist die permanente Verfügbarkeit und die Einfachheit. Sobald Reservationsfragen hinzukommen – wenn ich zum Beispiel am Bahnhof ein Velo mit Anhänger mieten will, um schwere Einkäufe nach Hause zu transportieren – solange das nicht richtig einfach ist, setzt es sich nicht durch.

Ist Einfachheit für die Kunden das oberste Gebot der kombinierten Mobilität?

Bernard Guillelmon: Absolut. Wenn jemand in eine Stadt fährt, in welcher der ÖV kompliziert ist, nimmt er das Auto. Wenn wir Lösungen finden, die den Kunden einen einfachen und intuitiven Zugang zur Mobilität bieten, haben wir viel gewonnen.

Rudolf Stämpfli: Ein gutes Beispiel dafür ist der direkte Verkehr. Dort gilt «ein Billett für alles». Sie fahren von der Lenk im Berner Oberland nach Romanshorn am Bodensee, steigen drei- oder viermal um und wechseln dabei dauernd das Transportunternehmen – und das muss sie alles überhaupt nicht interessieren.

Welche gesetzlichen Rahmenbedingungen braucht es, damit diese Einfachheit über die gesamte Mobilitätskette funktioniert?

Bernard Guillelmon: Im öffentlichen Verkehr brauchen wir durchgehende Tarifregeln. Jeder Anbieter von ÖV-Dienstleistungen muss die Billette anderer Anbieter anerkennen. Der Kunde muss sicher sein, dass nicht zum Beispiel in einem Verbund ein 24-Stunden-Billett von 0 bis 24 Uhr gültig ist und in einem anderen Verbund für 24 Stunden ab dem Zeitpunkt, ab dem er es löst. Die BLS engagiert sich für solche Anerkennungsregeln und treibt Lösungen voran, die das Gesamtsystem verbessern. Aus meiner Sicht geht es dabei nicht um richtig oder falsch, sondern um einheitliche Regeln. Um das zu erreichen, brauchen wir Systemführerschaften.

Die Kantone wehren sich gegen solche Harmonisierungen – das sei ein Eingriff in ihre Tarifhoheit.

Bernard Guillelmon: Es geht nicht darum, die Höhe der Tarife festzuschreiben. Die Einnahmenverteilung regeln die Ver-

kehrsunternehmen mit den Verbänden und den Kantonen im Hintergrund, das interessiert den Kunden nicht. Aber die Kunden können sich nicht in allen Verbänden und in allen Städten auskennen. Deshalb brauchen wir Spielregeln, die für die gesamte Schweiz gelten. Ansonsten erreichen wir die Einfachheit für die Kunden nicht.

Kann die digitale Transformation der kombinierten Mobilität zu dieser Einfachheit verhelfen?

Bernard Guillelmon: Im Vertrieb können wir den Kunden Apps wie Lezzgo anbieten. Auch für Unterstützung im touristischen Bereich bietet die digitale Transformation neue Möglichkeiten. Wir gelangen näher an die Kunden heran.

Welche Partnerschaften sind für die BLS wichtig, um die digitale Transformation zu vollziehen?

Rudolf Stämpfli: Das wissen wir aus heutiger Sicht nicht. Die digitale Transformation hat das Potenzial, die Mobilität grundlegend zu verändern. Wir müssen die Entwicklungen wachsam verfolgen, damit wir in der Lage sind, relativ kurzfristig zu reagieren. Denn wir gehen davon aus, dass unsere Geschäftsmodelle durch die Digitalisierung viel flexibler werden und sich schneller verändern werden als heute mit unserer hundertjährigen Eisenbahn. Auch innerhalb der Branche wird es unterschiedliche Konstellationen geben, kein Unternehmen wird die gesamte Mobilitätskette anbieten können.

Bernard Guillelmon: Einen Anspruch haben wir allerdings, nämlich dass die BLS in der erweiterten Hauptstadtregion das Rückgrat der Mobilität ist.



Die BLS verbindet

Simplon



Die BLS übernimmt die Linie Brig–Domodossola, ein Glücksfall fürs Unternehmen.

Die englischen Gäste in der Schweiz wollten Italien sehen. Also bot die BLS, erstmals im Jahr 1934, Exkursionsfahrten nach Stresa am Lago Maggiore an. Auf Polstersitzen im Blauen Pfeil fuhren die Touristen bis nach Domodossola, wo sie auf italienische Züge umstiegen. 1995 fuhr der letzte BLS-Stresa-Express.

21 Jahre später fährt die BLS wieder nach Norditalien. Natürlich haben wirtschaftliche Überlegungen den Entscheid getrieben, sich bei der norditalienischen Region Piemont für die Konzession des regionalen Bahnverkehrs am Simplon zu bewerben. «Aber die historische – die emotionale Komponente hat uns immer wieder motiviert», betont Ilona Ott, die das Simplon-Projekt bei der BLS leitet. «Es braucht etwas Mut, grenzüberschreitend in einen anderen Sprach- und Kulturraum zu fahren. Das Projekt umzusetzen, war ein riesiger Kraftakt.»

Am 11. Dezember 2016 wurde aus dem Kraftakt ein Fahrplan. Von Montag bis

Samstag fährt die BLS seither vier Züge von Brig nach Domodossola und retour, am Sonntag sind es drei Züge. Weil die Lötschberg-Simplon-Achse im ersten Halbjahr 2017 wegen Bauarbeiten nur beschränkt befahrbar ist, blieben der BLS nur wenige Trassen übrig. Ab Sommer 2017 kann die BLS das Angebot ausbauen und im 2-Stunden-Takt fahren.

Diesen Ausbau des Angebots braucht die BLS, damit sie ihr Vermarktungskonzept Lötschberger-Land nach Norditalien ausdehnen kann (siehe Kasten). Dass diese Ausdehnung grosses Potenzial besitzt, haben die Extrafahrten gezeigt, welche die BLS 2016 bereits zum dritten Mal angeboten hat: Am Wochenende vom 23. und 24. Juli fuhren 5500 Kunden im RegioExpress Bern–Brig, der bis nach Domodossola verlängert wurde. «Die Extrafahrten haben bei den touristischen Partnern und den Bestellern das Vertrauen geschaffen, dass unser Vermarktungskonzept funktioniert», betont Ilona Ott. Ausserdem bestätigt eine Studie der Berner Fachhochschule, dass ein Ausbau des regionalen Bahnverkehrs auf der Simplonstrecke Wertschöpfung schafft: Im Bahnbetrieb entstehen zusätzliche Arbeitsplätze und entlang der Strecke wird ein grosser touristischer und volkswirtschaftlicher Nutzen erbracht.

Betriebswirtschaftlich ist die Übernahme der Linie Brig–Domodossola für die BLS ein Glücksfall. Denn die BLS kann den RegioExpress Bern–Brig nach Domodossola verlängern, ohne dass sie neue Züge einsetzen muss. «Je länger man einen Zugumlauf machen kann, umso wirtschaftlicher

wird er», betont Ilona Ott. «Der Zugkilometer insgesamt wird günstiger, das kommt auch anderen BLS-Linien zugute. Und damit schliesslich auch den Bestellern, die von unseren Effizienzgewinnen profitieren.»

Touristisches Potenzial in Norditalien erschliessen

Mit dem Konzept Lötschberger-Land vermarktet die BLS den Tourismus entlang der Strecke Bern–Brig. Die touristischen Partner beteiligen sich finanziell dafür, dass die BLS Werbung für sie macht. Dieses Konzept will die BLS nun in die norditalienische Region Piemont ausdehnen – mögliche Partner sind Skigebiete, Landschaftsparks, aber auch andere Bahn- und Busbetriebe. «Das touristische Potenzial dieser Region ist in der Schweiz weitgehend ungenutzt», sagt Ilona Ott. Auch in der Schweiz bringt die Ausdehnung des Konzepts der BLS neue Chancen, weil die Partner zusätzliche Besucher aus Italien erwarten. Kürzlich hat etwa Brig Tourismus seine Partnerschaft mit der BLS verstärkt.

Digitale Transformation



Die Ticket-App Lezzgo zeigt unmittelbar, wie digitale Lösungen das Mobilitätsverhalten verändern.

Bevor man in einen Zug oder einen Bus einsteigt, kauft man ein Billett. Am Schalter, am Automaten, im Internet – zuerst bezahlen, dann fahren. Was bis 2015 eine der Maximen des öffentlichen Verkehrs war, gilt 2016 nicht mehr. Zumindest nicht mehr absolut. Denn im vergangenen Jahr sind gleich mehrere Lösungen aufgetaucht für ÖV-Billette, die man erst bezahlt, wenn man die Reise beendet hat. Im Februar hat die BLS ihre Lösung, die damals noch keinen Namen hatte und heute Lezzgo heisst, erstmals für ausgewählte Kunden zum Test

freigegeben. Heute nutzen mehrere Tausend Fahrgäste in vier Verkehrsverbänden vom Jura bis in die Innerschweiz die Ticket-App Lezzgo.

Nirgendwo erfahren die Kunden die digitale Transformation im öffentlichen Verkehr unmittelbarer als im Ticketing. Denn Lezzgo bedeutet nicht nur, dass die Kunden zuerst fahren und dann bezahlen. Sondern auch, dass sie die geplante Reise spontan ändern können. Oder überhaupt nicht planen und einfach losfahren – je nach Wetter, Lust und Laune. «Das zeigt, wie digitale Lösungen unser Mobilitätsverhalten verändern», betont der CEO der BLS Bernard Guillelmon. «Als verantwortungsbewusstes Unternehmen ist es unsere Aufgabe, die digitale Transformation im Bereich der Mobilität so gut wie möglich zu vollziehen.» Diese Aufgabe hat die BLS letztes Jahr in ihrer Strategie verankert.

Die Idee, erst zu fahren und später zu bezahlen, ist erst der Anfang und nur ein Teil des Puzzles. «Mit Lezzgo haben wir nebst dem Ausbau zu einer umfassenden Mobilitätslösung auch die Möglichkeit, weitere Dienstleistungen für den Kunden anzubieten. Zum Beispiel mit standortbezogenen Freizeitangeboten, mit Informationen bei Verspätungen oder sogar mit dem Bezahlen des Espressos im Zug oder am Bahnhof», erklärt Lezzgo-Projektleiter Adrian Mäder. Die BLS hat also nicht nur die Digitalisierung des Ticketings im Blick, sondern die gesamte Wertschöpfungskette entlang der Kundenerlebniskette. Oder wie es Adrian Mäder sagt: «Mit Lezzgo wollen wir in der digitalen Welt die Schnittstelle zum Kunden besetzen.»

Um das zu schaffen, werden für die BLS neue Partnerschaften wichtig. Welche Partner das seien, sei aus heutiger Sicht teilweise noch unklar, sagt Bernard Guillelmon. «Wir müssen die Entwicklung wachsam verfolgen, damit wir in der Lage sind, relativ kurzfristig zu reagieren.» Auch innerhalb der ÖV-Branche wird die digitale Transformation neue Konstellationen hervorbringen. «Kein Unternehmen wird die gesamte Mobilitätskette anbieten können», betont der CEO. «Wichtig wird die Bündelung von Leistungen. Unter dem Strich muss der Kundennutzen stimmen.»

Mehrsystemloks



Mit einer Lok durch fünf Länder: Die neuen Fahrzeuge von BLS Cargo erfüllen alle Wünsche.

Im Frühling 2016 hat BLS Cargo die ersten 2 von 15 neuen Lokomotiven erhalten. Eine aussergewöhnliche Beschaffung, wie die Geschichte zeigt: Die ersten beiden Loks wurden in weniger als 13 Monaten im Siemens-Lokwerk in München gefertigt. Eingeflossen sind dabei Anpassungen von Flottentechnikern der BLS, nachdem sie die Lok auf Herz und Nieren getestet und den Einsatz im Alltag simuliert hatten. «Wir konnten unsere Bedürfnisse direkt einbringen und so die Lok mitgestalten», sagt Markus Schellhammer von BLS Cargo.

BLS Cargo hat das erste Mal Fahrzeuge von Siemens bestellt. Die Mehrsystemlokomotiven sind mit den fünf Länderpaketen für den Nord-Süd-Korridor von den Niederlanden bis nach Italien ausgerüstet. Bis 2018 erhält BLS Cargo gestaffelt alle 15 Loks und verfügt ab dann über eine der grössten Lokflotten Europas, die auf dieser Strecke im Einsatz stehen.

BLS-Security

Gut ausgebildete Security-Mitarbeitende sorgen mit ihrer Präsenz in Zügen und Bussen dafür, dass sich die Reisenden der BLS sicher fühlen. Wird es zu gefährlich, übernimmt die Polizei.

Der Security-Mitarbeiter überprüft die Personalien eines Reisenden ohne gültigen Fahrausweis, während seine Dienstpartnerin die aufgebrauchten Fahrgäste im Zug besänftigt. Dabei umklammert sie den Griff ihres Schlagstocks. Wenn die Sicherheitspezialisten der BLS Billettkontrollen durchführen, mischen sich hie und da andere Passagiere ein: Die einen verlangen einen sanfteren Umgang, die anderen fordern derweil zu härterem Durchgreifen auf.

«Solche Szenen sind die Ausnahme», sagt Stephan Bärtschi, Fachspezialist Security bei der BLS. «Im Normalfall sind die 16 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BLS-Security bei den Fahrgästen gerne gesehen.» Die BLS-Security setzt die Zugordnung durch; sie verhindert Straftaten und Vandalismus. Die Sicherheitsleute geben aber auch gerne Auskunft bei Fragen von Reisenden: «Deswegen bestehen 50 Prozent der Security-Ausbildung aus Themen wie Kundendienst oder dem Tarifwesen», betont der Leiter Zugpersonal Bruno Jaun. Die andere Hälfte dreht sich um Kampftechnik, recht-

liche Grundlagen sowie Dialog- und Deeskalationsstrategie.

Ein Polizei-Ersatz ist das BLS-Security-Team nicht – sondern eine Ergänzung. Ein Bundesgesetz von 2010 fordert von den Transportunternehmen, in ihren Fahrzeugen Sicherheitsorgane aufzubieten. Im gleichen Jahr hat die BLS ihre Security gegründet und die Videoüberwachung in den Zügen eingeführt. Seither sind Sachbeschädigungen und Vandalismus an BLS-Zügen zurückgegangen (siehe Kasten).

Die BLS-Security ist in Teams zwischen zwei und acht Personen unterwegs. «Wenn es gefährlich wird, alarmieren unsere Mitarbeitenden die Polizei», sagt Bruno Jaun. «Die totale Sicherheit können wir nicht bieten. Denn wir haben ein offenes Eisenbahnsystem in der Schweiz». Doch die Security-Mitarbeitenden würden den Fahrgästen ein Gefühl der Sicherheit geben, betont Jaun: «Sie sind oft die erste Anlaufstelle bei Beobachtungen von Vandalismus oder Straftaten gegen Personen. Zudem sensibilisieren sie die Leute, damit diese die Augen offen halten und uns Auffälligkeiten melden.»

Sachbeschädigungen und Vandalismus an BLS-Zügen in CHF (Personal- und Materialaufwand, ohne Zugsausfälle)

747'000	2010
793'000	2011
536'000	2012
383'000	2013
442'000	2014
350'000	2015
429'000	2016



Die BLS modernisiert

Instandhaltung



Durch eine neue Werkstatt im Chliforst Nord sichert die BLS den Bahnbetrieb in der Hauptstadtregion.

Drei Werkstatt-Standorte: Spiez, Bönigen und dazu ein Neubau im Chliforst Nord im Westen der Stadt Bern – wenige Kilometer westlich des ursprünglich von der BLS vorgeschlagenen Standorts Riedbach. Das ist die Empfehlung, welche die Begleitgruppe «Werkstätte BLS» im September präsentiert hat. Der Verwaltungsrat der BLS hat im November entschieden, die Empfehlung der Begleitgruppe umzusetzen.

Die damit verabschiedete Instandhaltungsstrategie sieht vor, dass in Spiez und Bern Chliforst Nord der leichte Fahrzeugunterhalt stattfindet, bei dem die Züge nur wenige Stunden für Wartungs- und Reinigungsarbeiten abgestellt werden. Die Werkstatt Bönigen bleibt als Standort für die schwere Instandhaltung erhalten.

Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli und CEO Bernard Guillelmon erklären den Entscheid der BLS:

Durch den Erhalt der Werkstatt Bönigen fällt der Neubau nun kleiner aus, allerdings müssten im Chliforst Nord vier Hektaren Wald gerodet werden. Weshalb hat die BLS entschieden, der Empfehlung der Begleitgruppe zu folgen?

Rudolf Stämpfli: Von allen geprüften Standorten ist Chliforst Nord betrieblich und wirtschaftlich am besten geeignet. So können wir die wachsenden Anforderungen an den Fahrzeugunterhalt sicherstellen. Aber wir haben einen herausfordernden Balanceakt vor uns zwischen berechtigten Umweltanliegen und dem Aufrechterhalten einer funktionsfähigen Infrastruktur.

Die Diskussion um die Modernisierung der Instandhaltung wird derzeit von der Frage nach dem Standort für den Neubau dominiert. In welchem grösseren Zusammenhang steht dieser Neubau?

Bernard Guillelmon: Wir haben Ansprüche an einen sicheren, zuverlässigen öffentlichen Verkehr – und der braucht Infrastruktur. Neben Gleisen und Strassen gehören dazu auch Werkstätten, in denen wir unsere Fahrzeuge warten. Unsere vier Werkstätten sind alle entweder alt oder werden, im Fall der Werkstatt Bern Aebimatt, verschwinden. Wir müssen nicht nur eine neue Werkstatt bauen, sondern parallel die Werkstätten in Spiez und Bönigen sanieren. In Givisiez können wir bis zur geplanten Inbetriebnahme des Neubaus im Jahr 2025 Werkstattgleise der Freiburgischen Verkehrsbetriebe mieten. Der Neubau ist nur ein Teilprojekt eines Gesamtsystems, das

wir in den nächsten zehn Jahren neu auf die Beine stellen, damit wir danach wieder 50 Jahre lang unsere Fahrzeuge sinnvoll warten und reparieren können. In den kommenden zehn Jahren werden wir laufend im Umbau sein, das ist eine riesige Herausforderung.

Sie sprechen die Laufzeit von 50 Jahren an. Die Instandhaltung ist äusserst langfristig ausgerichtet, während sich das Verkehrsangebot deutlich schneller entwickelt. Wie geht die BLS mit diesem Widerspruch um?

Bernard Guillelmon: Indem wir eine Werkstatt in der Nähe des Knotens Bern bauen. Wir brauchen die neue Werkstatt, damit der Bahnbetrieb in der Hauptstadtregion in Zukunft weiterhin funktioniert. Durch Bern wird die BLS immer fahren, auch wenn sich das Angebot ändert.

Was bedeutet der Erhalt der Werkstatt Bönigen für die BLS?

Bernard Guillelmon: Das ist eine gute Lösung. Für die schwere Instandhaltung ist ein Standort abseits der Zentren gut geeignet. Und wir erhalten damit unsere starke Präsenz im Berner Oberland.

Welche konkreten Schritte stehen seitens der BLS im Jahr 2017 an?

Rudolf Stämpfli: Wir haben im Dezember 2016 eine Dialoggruppe gebildet, über die wir die vom Neubauprojekt betroffenen Anwohner und Interessengruppen in den Verfahrensverlauf einbinden. Unser Ziel ist es, mit dieser Form der Mitwirkung ein möglichst umweltverträgliches und breit akzeptiertes Projekt für die neue Werkstatt zu entwickeln.

BehiG-Umsetzung



Bequem einsteigen, barrierefrei Informationen abrufen, sicher reisen: Von einer Mobilität ohne Hindernisse profitieren alle.

Der 2016 sanierte Bahnhof Mittelhäusern auf der Strecke Bern–Schwarzenburg ist unspektakulär, keine Frage. Und doch ist er bestes Beispiel für ein kleineres Bahnhofprojekt der BLS im Rahmen des BehiG-Modernisierungsprogramms: Bis 2023 muss die BLS alle 119 Bahnhöfe und Haltestellen sowie das gesamte Rollmaterial nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umbauen. Vom Rollstuhl aus erreichbare Billettautomaten und SOS-Notrufe gehören ebenso dazu

wie abgekröpfte Handläufe an den Rampen oder die Erneuerung der Beleuchtung und Lautsprecheranlagen. Für den barrierefreien Einstieg und die Anpassung an die neuen Züge hat die BLS die Perrons verlängert und erhöht. «Von all diesen Massnahmen profitieren nicht nur geh-, hör- und sehbehinderte Menschen, sondern auch Betagte oder Reisende mit Kinderwagen und viel Gepäck», sagt Mike Nobs, BLS-Projektleiter BehiG: «Wir schaffen Mehrwert durch kundenfreundliche, attraktive Bahnhöfe.»

Die Arbeiten in Mittelhäusern hat die BLS innerhalb von zwei Wochen gleichzeitig mit jenen am nächstgelegenen Bahnhof Schwarzwasserbrücke fertiggestellt. «Mit diesem Vorgehen schaffen wir Synergien bei der Koordination der Bauarbeiten und beim Materialeinkauf. Zudem können wir Streckensperrungen möglichst kurz halten,

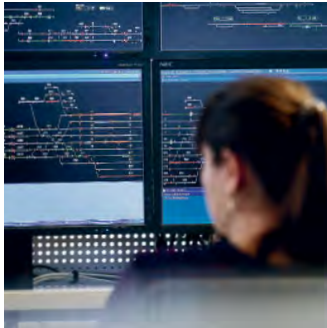
das spart Geld und Zeit», sagt Mike Nobs. Die beiden Bahnhöfe gehören zu einem Programm, in dem die BLS 24 einfachere Perronprojekte bündelt.

«Meist können wir die BehiG-Vorgaben im Rahmen unserer ohnehin geplanten Bahnhöferneuerungen realisieren», erklärt Mike Nobs. In Bezug auf die für Ende 2023 vorgesehene BehiG-Umsetzung sei die BLS grundsätzlich auf Kurs, hält der Projektleiter fest: Die Mehrheit der BLS-Züge entspricht bereits den Anforderungen mit Niederflureinstieg, rollstuhlgängigen Toiletten, optischen und akustischen Informationssystemen. Ab 2021 werden rund 60 neue Züge die ältesten Pendelzüge der BLS, die nicht BehiG-konform sind, ersetzen. Und was die Infrastruktur angeht: Ende 2016 sind bereits 41 Prozent der BLS-Bahnhöfe barrierefrei; zwei Drittel der Passagiere steigen bereits heute barrierefrei ein und aus.

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Für einen diskriminierungsfreien Zugang zum ÖV gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen die Verkehrsunternehmen bis Ende 2023 ihre Bahninfrastruktur und das Rollmaterial anpassen, unter anderem Perrons erhöhen oder gut zugängliche Kundeninformationssysteme und Niederflureinstiege schaffen.

Fernsteuerung



Dank ferngesteuertem Betrieb kann die BLS ihr Streckennetz besser auslasten.

Ab dem Jahr 2022 wird die BLS keine Weichen und Signale mehr dezentral bedienen, sondern ihre Infrastruktur komplett aus der Betriebszentrale in Spiez fernsteuern. 2016 wurden dazu neue Sicherungsanlagen in Hüswil und Wabern in Betrieb genommen und vier Bahnhöfe entlang der Lötschberg-Südrampe mit Fernsteueranlagen ausgestattet. In den kommenden Jahren integriert die BLS die verbleibenden Fernsteuerzentralen Goppenstein, Bern Bümpliz Nord und Hasle-Rüegsau in die Betriebszentrale Spiez, bis 2022 werden die letzten Bahnhöfe umgebaut.

Die Fernsteuerung macht die BLS im Betrieb effizienter. «Wenn ein einzelner Zugverkehrsleiter zentral mehrere Bahnhöfe steuert, kann er umsichtiger planen und bei Schwierigkeiten schneller reagieren», betont Adrian Mosimann, der die Umsetzung des Fernsteuerkonzepts seitens des Betriebs begleitet. So kann die BLS ihr Streckennetz besser auslasten und das Verkehrswachstum optimal bewältigen.

Lötschbergachse

Die BLS plant den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels, der heute über 21 seiner knapp 35 Kilometer nur einspurig befahrbar ist.

Einspurstrecken sind die Nadelöhre des Eisenbahnverkehrs. Das Nadelöhr im Lötschberg-Basistunnel ist 21 Kilometer lang – rund zwei Drittel des Tunnels sind nur einspurig befahrbar. Die BLS schleust täglich bis zu 110 Züge durch dieses Nadelöhr: pro Stunde und Richtung jeweils einen Fernverkehrszug gefolgt von bis zu drei Güterzügen, danach ist die andere Richtung an der Reihe. Der Tunnel ist zu mehr als 80 Prozent ausgelastet, an manchen Tagen sind es 100 Prozent. Verpasst ein verspäteter Zug sein Zeitfenster, muss er auf die Bergstrecke ausweichen – oder warten, wodurch die Fahrgäste im Fernverkehr ihre Anschlüsse verpassen und der Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse zwischen Italien und Deutschland beeinträchtigt wird. Durch die Zustimmung von Volk und Ständen zur Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurden die finanziellen Mittel gesprochen, damit die BLS den Ausbau des Tunnels planen kann.

Im Frühjahr 2016 hat die BLS diese Planungsarbeiten an eine Ingenieurgesellschaft vergeben. Geplant wird der Teilausbau, wobei der 14 Kilometer lange Abschnitt Ferdenmitholz, in dem bereits eine zweite Tunnelröhre ausgebaut ist, sowie weitere vier

Kilometer im nördlichen Zulauf mit Bahntechnik ausgerüstet und auf Doppelspur ausgebaut würden. Weiter wird mit einem Vorprojekt für den Vollausbau sichergestellt, dass dieser später durch den Teilausbau nicht unnötig erschwert würde. «Erst ein Teilausbau ermöglicht den durchgehenden Halbstundentakt im Fernverkehr und es könnten zusätzliche Güterzüge von der Bergstrecke in den Basistunnel verlagert werden», betont Daniel Pixley, der das Ausbauprojekt seitens der BLS leitet.

Bis im Sommer 2017 erarbeitet die Ingenieurgesellschaft eine Bestvariante, Ende 2018 will die BLS die Planungsarbeiten abschliessen. Voraussichtlich im Jahr 2019 entscheidet die Bundesversammlung, ob das Nadelöhr am Lötschberg innerhalb des Ausbaus 2030 behoben wird.

297'586
Züge

sind seit der Eröffnung im Jahr 2007 durch den Lötschberg-Basistunnel gefahren.

22
Mio. Franken

wendet die BLS jährlich für Betrieb und Unterhalt des Tunnels auf.

33,6
Mio. Bruttotonnen Güter

wurden 2016 über die Lötschbergachse transportiert (+ 13% gegenüber 2015).



Die BLS bewegt

Reisebegleiter



Sie begleiten nicht mehr Züge, sondern Reisende; sie beraten Kunden und haben auf jede Frage eine Antwort: die Reisebegleiter der BLS.

Am liebsten würde die BLS-Reisebegleiterin den Touristen zurechtweisen. Geduldig hat sie ihm die Abfahrtszeiten der Anschlusszüge herausgesucht und auf seine Bitte hin die regionale Wetterprognose auf dem Smartphone abgefragt. Doch trotz der Hilfe schnauzt er sie an, weil sie nicht auf Anhieb weiss, welches das beste Hotel in der Region für seine Bedürfnisse ist. Sie atmet tief ein und wieder aus.

Die Szene könnte echt sein – doch sie ist gespielt: Der Tourist ist ein Schauspieler und das Gespräch wurde im Schulungsraum mit der Videokamera aufgezeichnet. Die Frau gehört zur ersten Reisebegleiter-Ausbildungsklasse der BLS, die im April 2016 mit neun Teilnehmerinnen gestartet ist; alle hatten zuvor einen anderen Beruf, die meisten in der Dienstleistungsbranche.

Die Ausbildung dauert ein Jahr. «Mit den Reisebegleiterinnen und Reisebegleitern bauen wir ein neues Berufsbild auf», sagt Philipp Ullmann, Produktmanager Bildung bei der BLS. Sie kommen auf sämtlichen RegioExpress-Linien der BLS sowie auf der Regio-Linie Spiez–Zweisimmen zum Einsatz. Die BLS wolle trotz Online-Buchungsplattformen und trotz der Zunahme von Reise-Apps da sein für ihre Kunden. «Denn es gibt viele Menschen, die

mit der Digitalisierung kaum Schritt halten», betont Ullmann.

Die neue Mission der Reisebegleiter: die BLS menschlicher machen. «Wir begleiten nicht mehr die Züge, sondern die Reisenden», betont Bruno Jaun, Leiter Zugpersonal. «Die Reisebegleiter sollen das Gesicht der BLS sein.» Deshalb lernen sie in der Ausbildung auch die Geografie sowie die touristischen Angebote im BLS-Gebiet und darüber hinaus kennen. «Sie können die Reisenden kompetent beraten, wenn sie über Tourismusangebote und Kulturveranstaltungen Bescheid wissen», sagt Bruno Jaun.

Ein Paradebeispiel dafür spielte sich unlängst im Berner Oberland ab: Eine Touristengruppe blieb im Zug nach Brig sitzen, statt in Spiez auf die Linie nach Zweisimmen umzusteigen. Die Fahrgäste ärgerten sich lautstark, als sie den Fehler bemerkten, weil ihr überfülltes Tagesprogramm ins Wasser fiel. Die Reisebegleiterin stellte ihnen kurzerhand ein neues Wanderprogramm im Gebiet des Öschinensees zusammen – und bekam von den Touristen dafür Applaus.

Würfelspiel und Schwyzerörgelklänge

Die BLS überrascht die Reisenden regelmässig mit Aktionen im Zug. Zuletzt begeisterten die Reisebegleiterinnen und Reisebegleiter die Fahrgäste im Goldenpass Panoramic mit einem Würfelspiel. Umrahmt wurde die Aktion mit Schwyzerörgelklängen. «Ein paar Touristen aus Asien hatten ein richtiges Fest im Zug», erzählt der Leiter Zugpersonal Bruno Jaun.

Zusatzverkehr



Was haben Justin Bieber, Marcel Hirscher und der Solothurner Böögg gemeinsam? Sie prägen die Agenda der BLS.

Wenn der Skiweltcup in Adelboden gastiert, gibt die BLS stets genauso Schub wie Marcel Hirscher, Alexis Pinturault und Co.: Sie bringt über 6000 Skifans an die Weltcupstrecke ans Chuenisbärgli und zurück. Dies auch dank 14 Extrazügen zwischen Bern und Frutigen, 8 weiteren auf der Strecke Spiez-Frutigen und 45 zusätzlichen, an Bahnhöfen arbeitenden BLS-Profis. Die Mammutaufgabe gelingt dank der BLS-Eventgruppe. Sie kümmert sich jährlich um fast 200 Anlässe, die im BLS-Land die

Massen begeistern und zusätzlichen Verkehr auslösen – also auch um Grosskonzerte im Stade de Suisse und die Fasnacht in Solothurn.

«Häufig reicht es aus, wenn wir längere Kompositionen einsetzen», sagt Martin Moser. Der Fachmann Angebotsplanung leitet die Eventgruppe. Viele Anlässe kommen ohne zusätzliches Rollmaterial aus; oft reichen wenige Kundenlenker, die den Besucherinnen und Besuchern helfen, in den richtigen Zug einzusteigen und vom Bahnhof den Weg ans Festgelände zu finden. «Wir müssen selten auf Reserve-Rollmaterial zurückgreifen, weil die meisten Events abends oder an Wochenenden stattfinden», erklärt Moser. «Der ausgedünnte Fahrplan bietet dann Raum für zusätzliche Fahrten.»

Dank ihrer grossen Erfahrung wissen die Experten um Martin Moser, welche Events welchen Zusatzverkehr

erfordern. Seit Mitte 2015 ist ihr Wissen in der BLS-Eventgruppe gebündelt. Die neue Gruppe vereint Angebotsplaner, Disponenten, Personaleinteiler sowie Marketing- und Sicherheitsspezialisten. Nach 18 Monaten Einsatz sind die Vorteile der Gruppe augenfällig: «Dank dem zusammengeführten Wissen aus verschiedenen Abteilungen handeln wir selbstständig. Zudem können wir schnell reagieren, wenn Veranstalter Zeiten oder Rahmenbedingungen ändern», betont Moser. Schwierig bleibt es für die Eventgruppe bei neuen Anlässen, deren Besucherzahlen nur grob geschätzt werden können. So war beispielsweise bei der Premiere des Lichtfestivals Murten im Januar 2016 der Andrang deutlich grösser als von den Veranstaltern erwartet – mehrere Züge waren überfüllt.

Die Eventgruppe prüft alle Anfragen genau: «Wir unterstützen alle seriösen Anlässe gerne, das gehört zu unserem Dienst an der Öffentlichkeit. Den Imagegewinn wägen wir aber genau gegen die Wirtschaftlichkeit ab», ergänzt Martin Moser. Dies aus gutem Grund: Die Kosten für den Zusatzverkehr trägt die BLS meistens selber.

Kulinarik Schiff



Fajita, Fondue, Fisch und Züpfe: Die BLS-Schiffe erschliessen das Berner Oberland mit Genuss.

Ob Wanderer, Geniesser oder Touristen aus aller Welt: Das vielseitige kulinarische Angebot der BLS Schifffahrt schätzen immer mehr Fahrgäste. Im Sommer lädt ein Loungeschiff mit Grilladen und exotischen Köstlichkeiten zur Sunset-Cruise ein; im Winter schmeckt das Fondue auf dem Thunersee doppelt so gut, wenn draussen schneebedeckte Berge vorbeiziehen. «Gemeinsam mit unseren Partnern der Tourismus-Organisationen entwickeln wir auch Kombi-Lösungen mit echtem Mehrwert», sagt Monika Mani, Leiterin Produktmanagement Schiff. «So bieten wir unseren Gästen aus dem arabischen Raum nach ihren Ausflügen ins Oberland ein spezielles Halal-Barbecue, während sie die frische Brise auf dem Brienersee geniessen.» Gerne werden BLS-Schiffe auch für Firmenanlässe oder Hochzeitszeremonien gechartert: Und was kann es Romantischeres geben, als sich das Ja-Wort zu geben – und der Niesen ist Zeuge.

Schifffahrts-Ranger



«Ranger» beantworteten letzten Sommer in Interlaken Fragen von Touristen. Die BLS Schifffahrt will mit der Aktion ihre Gäste besser kennenlernen und ihnen ein rundum positives Reiseerlebnis bieten.

«Wo können wir Rösti essen?» – «Habe ich das richtige Billett?» – «Wann fährt das letzte Schiff?» Solche Fragen, grösstenteils von ausländischen Touristen, hat Ariane Müller letzten Sommer in Interlaken beantwortet. Normalerweise arbeitet sie bei der BLS in Bern als Projektleiterin, doch für zwei Tage hat sie den Computer gegen eine Leuchtweste getauscht.

Im Juli und August 2016 hat die BLS Auskunftspersonen wie Ariane Müller an der Schiffländte in Interlaken Ost und teilweise auch auf den Kursschiffen positioniert. Die sogenannten Ranger haben Touristen angesprochen und Fragen beantwortet: Fragen zur Schifffahrt, zum ÖV-System der Schweiz oder zur Tourismusregion Interlaken. Noch heute schwärmt Ariane Müller von ihrem abwechslungsrei-

chen Einsatz: «Der direkte Kontakt mit den Touristen gab mir wertvolle Erkenntnisse für meine tägliche Arbeit im Marketing.» Die meisten Fragen drehten sich gemäss Müller um Fahrpläne oder um Billette. Zum Beispiel, ob der Swiss Travel Pass auch auf dem Schiff gültig sei oder wo man vom Schiff wieder auf den Zug umsteigen könne.

«Von diesen Fragen lernen wir, denn sie helfen uns, unsere Betriebsblindheit zu durchbrechen», sagt Claude Merlach, Leiter Schifffahrt bei der BLS. So könnten neue Plakate mit vereinfachten Fahrplänen künftig die häufig gestellte Frage nach dem nächsten Schiff beantworten. Die BLS will ihren Kunden schliesslich ein rundum positives Erlebnis bieten – auch den vielen neuen Touristen aus dem asiatischen und arabischen Raum, die das Schweizer ÖV-System weniger gut kennen. Die Ranger waren ein erfolgreiches Pilotprojekt, um dieses Ziel zu erreichen: «Wir sind unseren Gästen nähergekommen und haben viel über ihre Bedürfnisse erfahren», so Merlach, der auch selber als Ranger im Einsatz war. Für ihn ist klar, wie es weitergeht: «Wir werden die Aktion im kommenden Sommer auf jeden Fall wiederholen.»

Januar



- Die Konferenz der Schweizer Denkmalpflegerinnen und Denkmalpfleger zeichnet den Blauen Pfeil mit dem Denkmalpreis 2015 aus. Die BLS-Stiftung hat den Blauen Pfeil, einen historischen Zug aus dem Jahr 1938, restauriert und leiht ihn der BLS für Charter- und Publikumsfahrten aus.

- Die BLS vergibt die Planung für den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels an eine Ingenieurgemeinschaft. Auf Basis der Planungsarbeiten wird das Parlament voraussichtlich 2019 entscheiden, ob der über rund zwei Drittel nur einspurige Tunnel ausgebaut wird.

Februar

- Mit rund 30 ausgewählten Personen startet die BLS einen Pilotversuch ihrer App Lezzgo, bei der die Kunden ein Billett mit einem Klick auf dem Smartphone lösen und ihre Fahrten erst im Nachhinein bezahlen. Die Erfahrungen der Testkunden fließen in die Weiterentwicklung der App ein.

- Alstom, Bombardier, Siemens und Stadler qualifizieren sich für das Hauptverfahren zur Beschaffung von rund 60 neuen BLS-Zügen. Die BLS wird im Jahr 2017 entscheiden, welcher Anbieter die RegioExpress- und S-Bahn-Züge entwickeln und bauen wird.

März

- Wegen zu tiefen Pegelstands kann die BLS auf dem Brienersee an Ostern nur mit beschränktem Angebot in die Schifffahrtssaison starten. Zwischen Bönigen und Interlaken Ost beginnt der Schiffsbetrieb mit einer Woche Verspätung.

April

- Am 17. April verstirbt der ehemalige BLS-Direktor Mathias Tromp kurz vor seinem 70. Geburtstag. Mathias Tromp war mehr als 20 Jahre für die BLS tätig, von 1999 bis 2008 hat er das Unternehmen geleitet.

- BLS Cargo erhält von Siemens die ersten beiden von insgesamt 15 Mehrsystem-Lokomotiven Re 475. Die Lokomotiven sind mit den nötigen Traktions- und Zugsicherungssystemen ausgerüstet, damit sie von Holland bis Italien fahren können.

Mai



- Die BLS übernimmt eine Minderheitsbeteiligung an der Jetboat Interlaken AG. Die beiden Partner wollen gemeinsam neue Freizeitangebote schaffen – im Sommer 2016 wird eine Kombi-Tour aus klassischer Schifffahrt und Jetboot lanciert.

- Die Mitarbeitenden der BLS Informatik beziehen neue Büroräume in Köniz. Einerseits wird die Abteilung vereint, die bisher auf verschiedene Standorte in Bern verteilt war. Andererseits sammelt die BLS in den neuen Büros in Köniz Erfahrungen mit Desk-sharing.

- Die BLS leitet das Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Um- und Ausbau der Werkstätten in Spiez und Bönigen ein. Die Werkstatt Spiez wird von 2017 bis 2019 grundlegend umgebaut und auf die leichte Instandhaltung ausgerichtet. In Bönigen wird eine zusätzliche Drehgestell- und Logistikhalle gebaut.

Juni

● Die Busland AG feiert ihr 10-jähriges Bestehen. In zehn Jahren ist aus dem Zusammenschluss verschiedener regional tätiger Busbetriebe ein modernes, konzessioniertes Transportunternehmen geworden. Die Busland AG ist seit ihrer Gründung ein Tochterunternehmen der BLS.

Juli

● BLS, SBB und Postauto halten in einer Absichtserklärung fest, auf der Basis bestehender Lösungen wie Lezzgo einen schweizweiten Standard für ein digitales Ticketsystem – das sogenannte «Post Price Ticketing» – zu entwickeln.

August



● Die BLS lanciert ihre App Lezzgo im Libero-Tarifverbund in den Regionen Bern, Biel und Solothurn. Bis Ende Jahr kommen die Tarifverbunde Passepartout in der Zentralschweiz, Frimobil im Kanton Freiburg und Onde Verte im Kanton Neuenburg hinzu.

September

● Die Begleitgruppe «Werkstätte BLS» empfiehlt dem BLS-Verwaltungsrat, die Instandhaltung künftig auf drei Standorte auszurichten und die neue Werkstatt im Chliforst Nord im Westen der Stadt Bern zu bauen. Der Verwaltungsrat entscheidet im November, dieser Empfehlung zu folgen.

● Die BLS Cargo AG startet eine intensive Testphase im Gotthard-Basistunnel. Bis zur offiziellen Inbetriebnahme am 11. Dezember führt BLS Cargo mehr als 100 Güterzüge durch den neuen Tunnel.

Oktober



● Die BLS beginnt mit den Abbrucharbeiten der alten Werfthalle am Thunersee. Anfang 2017 beginnen die Arbeiten für den Neubau am gleichen Standort. Im September hat die BLS vom Bundesamt für Verkehr grünes Licht für den Bau der neuen Werfthalle erhalten.

November

● Die BLS lanciert ihre Marke neu. Die Leistungen von Bahn, Bus, Schiff und Autoverlad sind unter der Gesamtmarke BLS zusammengefasst. Das Markenversprechen lautet: BLS verbindet.

Dezember



● Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit eröffnet die BLS den modernisierten Bahnhof Huttwil. Der neue Bahnhof verfügt über ein modernes Aufnahmegebäude, eine behindertengerechte Infrastruktur und ein elektronisches Stellwerk.

● Die BLS, der Verein Freunde der Dampfschiffahrt Thuner- und Brienersee und die Interessengemeinschaft Spiezlerli beschliessen, den über 100-jährigen Schraubenraddampfer «Spiezlerli» wieder mit einer Dampfmaschine auszurüsten.

● Ab dem Fahrplanwechsel fährt die BLS neu den regionalen Bahnverkehr zwischen Brig und Domodossola. Die norditalienische Region Piemont hat der BLS im August den Zuschlag für den italienischen Teil der Strecke von Iselle nach Domodossola erteilt.



Strategie

Im Jahr 2016 hat die BLS sechs übergeordnete Nachhaltigkeitsleitsätze formuliert und in der Unternehmensstrategie verankert. Auf der Grundlage dieser Leitsätze erarbeiten die einzelnen Geschäftsbereiche nun konkrete Massnahmen, mit welchen sie zu einer nachhaltig gesunden und verantwortungsvollen BLS beitragen. Im laufenden Jahr sensibilisiert die BLS ihre Mitarbeitenden an verschiedenen Anlässen dafür, wie sie im Arbeitsalltag das Nachhaltigkeitsverständnis der BLS leben können.

Um ihre Leitsätze zu validieren, hat die BLS letzten Herbst gemeinsam mit weiteren Unternehmen die schweizweite Studie «Sustainability Trends» durchgeführt. Die Schweizer Bevölkerung erwartet demnach von nachhaltigen Verkehrsunternehmen insbesondere einen verantwortungsvollen Umgang mit Energie und Ressourcen, die Nutzung erneuerbarer Energien, die Vermeidung von Abfällen sowie ein Angebot umweltfreundlicher Mobilitätslösungen. Insgesamt bestätigt die Studie, dass die BLS mit ihren Leitsätzen die zentralen Nachhaltigkeitsanliegen ihrer Stakeholder trifft.

Leitsätze

1.

Wir kommunizieren transparent und gehen regelmässig in einen offenen Dialog mit unseren Stakeholdern.

2.

Wir haben eine hohe Zufriedenheit unserer Kunden und Besteller und sichern somit den langfristigen Unternehmenserfolg.

3.

Wir werden von unseren Mitarbeitenden und dem Arbeitsmarkt als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen.

4.

Wir gehen verantwortungsvoll mit den natürlichen Ressourcen um und verringern negative Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft.

5.

Wir pflegen aktiv unsere Beziehungen zu Lieferanten und Dienstleistern und bauen verantwortungsvolle Lieferketten auf.

6.

Wir halten unser hohes Sicherheitsniveau und arbeiten kontinuierlich an der Verbesserung.



Sicherheitskultur

Vom Kranführen bis zur Ernährung bei Schichtarbeit – mit vielfältigen Schulungen vermittelt die BLS ihren Mitarbeitenden ein breites Wissen über Sicherheit und Gesundheit.

Die BLS bietet ihren Mitarbeitenden ein breites Spektrum an Aus- und Weiterbildung rund um Sicherheit an. Zum Beispiel Nothelferkurse, die von der BLS-eigenen Feuerwehr geleitet werden. Kurse bezüglich der Sicherheit der Reisenden gehören zum Ausbildungsprogramm des Zug- und Lokpersonals. Im Jahr

2016 haben rund 60 Führungskräfte die Kurse für Arbeitssicherheit und sicherheitsgerechtes Verhalten absolviert. «Wir unternehmen viel, um unseren Mitarbeitenden und Führungskräften ein breites Wissen punkto Sicherheit zu vermitteln und dieses Wissen auch zu erhalten. Das ist ein wesentliches Element, um Unfälle zu vermeiden», betont Martin Johner, der bei der BLS für das Sicherheitsmanagement und die Sicherheitskultur zuständig ist.

Die Infrastruktur organisiert jährlich Ausbildungswochen für Mitarbeitende, die in Gleisnähe oder auf Baustellen arbeiten. «Wir nutzen die Winterzeit, in der wir weniger auf den Baustellen arbeiten können, zur Schulung», erklärt Clemens Trachsel. Er ist Fachverantwortlicher Bildung in der Abteilung Ausbildung und Sicherheit innerhalb der BLS Infrastruktur. Etwa 350 Mitarbeitende haben 2016 an den

Ausbildungswochen teilgenommen. Das Programm stellt die BLS nach den Bedürfnissen der Teilnehmenden, den Anforderungen einzelner Abteilungen sowie nach gesetzlichen Rahmenbedingungen zusammen. Es reicht vom Manövrieren von Fahrzeugen mit Anhängern über richtiges Heben und Tragen schwerer Gegenstände bis zu Ernährung bei Schichtarbeit. Die Schulungsmodulare werden zum Teil mit externen Partnern wie der SUVA angeboten. Clemens Trachsel erklärt: «Wir ergänzen klassische Sicherheitsthemen immer stärker mit Gesundheitsrelevantes Verhalten nicht zuletzt von der Gesundheit abhängt.» Zudem bildet die Abteilung Ausbildung und Sicherheit alle BLS-Mitarbeitenden für das Betreten von Gleisanlagen und im Umgang mit Starkstrom aus.

Trotz der Massnahmen, welche die BLS in den Bereichen Sicherheit und Gesundheit verfolgt, sind die Berufs- und Nichtberufsunfälle im Jahr 2016 zum zweiten Mal nach 2015 gestiegen. Im Jahr 2017 lanciert die BLS eine Sicherheitskampagne, um dem Trend entgegenzuwirken und bei allen Mitarbeitenden das Bewusstsein für sicherheitsgerechtes Verhalten zu schärfen.

Leitsatz 1

Wir kommunizieren transparent und gehen regelmässig in einen offenen Dialog mit unseren Stakeholdern.

Die BLS befragt Kunden zu Anforderungen an Bahnhöfe

Im Jahr 2016 hat die BLS Methoden entwickelt, um Stakeholder zu identifizieren und sie mittels Kundenumfragen und Dialoggruppen stärker einzubeziehen. So haben beispielsweise Mitarbeitende der BLS im Sommer rund 750 Fahrgäste befragt, welche Anforderungen sie an einen modernen Bahnhof stellen. Über einen Fragebogen konnten die Fahrgäste einschätzen, wie wichtig ihnen ein Windschutz, ein WLAN-Anschluss oder ein Kurzzeitparkplatz sind. Durch den Einbezug der Kunden will die BLS erreichen, die für Bauprojekte vorgesehenen Steuergelder bestmöglich einzusetzen – in den kommenden Jahren wird die BLS etwa 25 Bahnhöfe modernisieren.

Am wichtigsten ist den Fahrgästen, dass Bahnhöfe sicher und sauber sind. Konkret wünschen sich zahlreiche Fahrgäste zum Beispiel ein überdachtes Perron anstelle eines geschlossenen Warterraums oder eine Abfahrtsanzeige über dem Perron anstelle eines Fahrplanmonitors. Im Verlauf des Jahres 2017 wird die BLS verschiedene Massnahmen testen und evaluieren.

Leitsatz 2

Wir haben eine hohe Zufriedenheit unserer Kunden und Besteller und sichern somit den langfristigen Unternehmenserfolg.

Züge waren 2016 pünktlicher als im Vorjahr

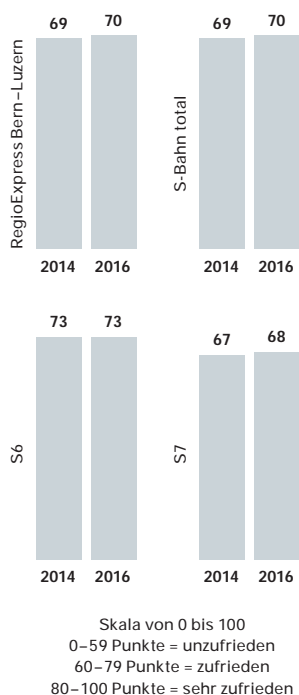
2016 waren die BLS-Züge pünktlicher unterwegs als im Vorjahr: 95 Prozent aller Züge kamen mit weniger als drei Minuten Verspätung an ihrem Zielbahnhof an. 2015 lag die Zugpünktlichkeit bei 94 Prozent und damit einen Prozentpunkt tiefer. Neben dem Wetter und Baustellen auf dem Streckennetz hängt die Pünktlichkeit vor allem von Störungen an der Infrastruktur und an Fahrzeugen ab – die BLS legt deshalb grossen Wert darauf, ihr Streckennetz und ihre Züge in einem guten Zustand zu halten.

Zufriedenheit der Bahnkunden in Luzern steigt leicht

Im Herbst 2016 hat der Verkehrsverbund Luzern (VVL) die BLS-Fahrgäste im Raum Luzern nach ihrer Zufriedenheit befragt. Mit einem Wert von 70 Punkten waren die Fahrgäste mit den Dienstleistungen der BLS etwas zufriedener als bei der letzten Umfrage vor zwei Jahren (69 Punkte). Die Kundenzufriedenheit im gesamten VVL-Gebiet liegt unverändert bei 74 Punkten.

Positive Auswirkungen auf die Zufriedenheit hatten die Teilumstellung auf Lötschberger-Züge auf dem RegioExpress Bern–Luzern, die Anpassungen an den Klimaanlagen der NINA-Züge, der Neuauftritt der Reisebegleiter bei der Stichkontrolle sowie der professionellere Umgang mit Reklamationen. Handlungsbedarf besteht vor allem bei der Zuverlässigkeit und den Anschlüssen, bei der Information bei Verspätungen und Störungen im Zug sowie bei der Zuverlässigkeit der Klimaanlagen der Lötschberger-Züge. Zudem hat sich das Sicherheitsgefühl im Zug und am Bahnhof verschlechtert. Die BLS strebt für die nächste Befragung im Jahr 2018 eine Zunahme der Zufriedenheit um zwei bis drei Punkte an.

Bahnkunden-zufriedenheit im Raum Luzern



Leitsatz 3

Wir werden von unseren Mitarbeitenden und dem Arbeitsmarkt als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen.

Die BLS schafft flexible Anstellungsbedingungen

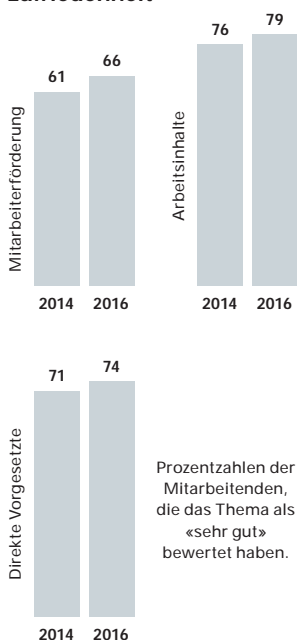
Unter dem Motto «Zeit für mich» hat die BLS flexible Anstellungsbedingungen geschaffen, die eine ausgewogene und individuelle Gestaltung der Arbeits- und Freizeit ermöglichen. So erhalten alle Mitarbeitenden das Recht, den Beschäftigungsgrad um bis zu 20 Prozent zu reduzieren und jährlich bis zu zwei Wochen zusätzliche Ferien zu kaufen. Eltern profitieren von einem verlängerten Vater- und Mutterschaftsurlaub. Ausserdem stehen allen Mitarbeitenden bei privaten Herausforderungen oder Fragen zur Kinderbetreuung kostenlos externe Beratungsstellen zur Verfügung.

Die neuen Anstellungsbedingungen gelten ab Januar 2017 bzw. 2018. Die BLS reagiert damit auf die Ergebnisse der im Verlauf des Jahres 2016 durchgeführten Mitarbeiterbefragung (siehe nachstehenden Beitrag), nach der die Mitarbeitenden flexible Arbeitszeiten, mehr Freizeit am Stück sowie familienfreundliche Rahmenbedingungen wünschen. Gleichzeitig richtet die BLS ihre Arbeitsbedingungen gezielt auf die Bedürfnisse des Arbeitsmarkts aus.

Zugehörigkeitsgefühl der Mitarbeitenden zur BLS nimmt zu

Die BLS hat im Sommer 2016 eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. 1784 Mitarbeitende haben den Fragebogen ausgefüllt, was einer Rücklaufquote von 64 Prozent entspricht. Im Vergleich zur letzten Befragung aus dem Jahr 2014 hat das Zugehörigkeitsgefühl der Mitarbeitenden zur BLS deutlich zugenommen. Auch die Zufriedenheit ist leicht gestiegen. Kein Thema hat signifikant schlechter abgeschnitten als 2014. Im Anschluss an die Auswertung der Umfrage hat die BLS in den einzelnen Geschäftsbereichen vertiefte Analysen durchgeführt und Verbesserungsmassnahmen eingeleitet.

Mitarbeiterzufriedenheit



Leitsatz 4

Wir gehen verantwortungsvoll mit den natürlichen Ressourcen um und verringern negative Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft.

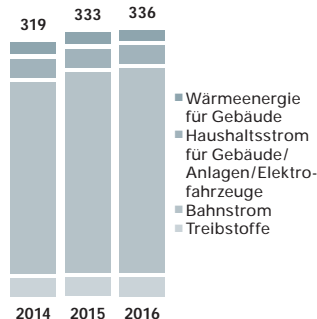
Höhere Energieeffizienz und weniger Treibhausgasemissionen

2016 lag der Endenergieverbrauch der BLS leicht über Vorjahresniveau. Hauptursache waren mehr Kilometer im Personenverkehr und die damit verbundene Zunahme des Bahnstromverbrauchs. Gleichzeitig sind verschiedene Energieeffizienzmassnahmen umgesetzt worden. Neben dem planmässig fortgesetzten Refit der NINA-Flotte hat eine Geschwindigkeitsreduktion der Autoverlad-Züge zu einer Verringerung des Energieverbrauchs um etwa zwölf Prozent geführt. Im Güterverkehr hat BLS Cargo die ersten 5 von insgesamt 15 neuen energieeffizienten Mehrsystemlokomotiven in Betrieb genommen und damit weniger effiziente Loks ersetzt.

Zur weiteren Erhöhung der Energieeffizienz sind 2016 unter anderem ein Forschungsprojekt zur Verbesserung der Isolation der Wagenkasten von Personenzügen ausgedehnt sowie ein Test für eine energiesparende Fahrweise gestartet worden. Zudem hat BLS Cargo als erstes Schweizer Bahnun-

ternehmen etwa 90 Prozent ihrer Loks mit Energiemesszählern ausgerüstet. Auch einen Teil der Personenzüge stattet die BLS gegenwärtig mit Messzählern aus. Messungen des effektiven Verbrauchs sollen ab 2017 weitere Potenziale zu Energieeffizienzsteigerungen aufdecken.

Energieverbrauch in GWh

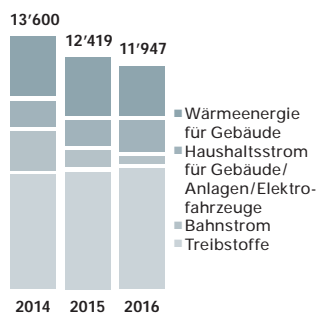


Detailwerte siehe EN3 im GRI-Index 2016

Die Treibhausgasemissionen der BLS haben im Geschäftsjahr 2016 leicht abgenommen. Hierbei hat besonders die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Haushaltsstrommix auf aktuell 87 Prozent beigetragen, wobei für alle BLS-Standorte mit einem Stromverbrauch über 100'000 Kilowattstunden ein Mix aus Wasser- und Windstrom direkt am freien Markt beschafft wird. Ende 2016 hat die BLS eine Fotovoltaik-Anlage mit einer Kapazität von 15 Megawatt in Oberwil i.S. in Betrieb genommen. Zudem versorgen Erdwärmesonden zwei neue Baudienststützpunkte in Hüswil und Bern Weissenbühl mit erneuerbarer Wärmeenergie.

Die BLS fördert seit 2016 einen klimafreundlichen Tourismus, indem bei BLS Reisezentren gebuchte Angebote zusammen mit dem Partner MyClimate kompensiert werden können.

Treibhausgasemissionen in Tonnen CO2e



Detailwerte siehe EN15 im GRI-Index 2016

NINA-Züge erhalten innovative Fensterscheiben

Das Refit der NINA-Flotte läuft auf Hochtouren. 11 der 36 NINA-Züge sind bis Ende 2016 modernisiert worden und stehen bereits wieder im Einsatz. Durch die Modernisierung senkt die BLS den Energieverbrauch der Züge um fast ein Drittel. Zusätzlich setzt sie ein nachhaltiges Projekt um, das als Versuch begonnen hat: Im Rahmen des Refits hat die BLS bei einem NINA-Zug innovative Fensterscheiben eingebaut, die Forscher der ETH Lausanne in Zusammenarbeit mit einem Glashersteller entwickelt haben. Im Gegensatz zu üblichem Isolierglas ist dieses Fensterglas durchlässig für Mobilfunksignale. Weil die Resultate aus den Testfahrten mit dem Prototyp die Erwartungen erfüllt haben, rüstet

die BLS nun die Mehrheit der 36 NINA-Züge mit den neuen Fensterscheiben aus – und beweist sich damit als innovatives Verkehrsunternehmen.

Transparenz und digitale Lösungen für eine umweltschonende Entsorgung

In den Jahren 2014 und 2015 hat die BLS ihr Entsorgungsmanagement neu ausgeschrieben und zentralisiert. 2016 konnten nun erstmals konzernweite Daten über Betriebs- und Publikumsabfälle erhoben werden (Details dazu im GRI-Index). Die Zusammenarbeit mit den Entsorgungspartnern hat die BLS vertieft und die Abläufe kontinuierlich optimiert. So ermöglicht die verbesserte Datentransparenz zum Beispiel eine bessere Auslastung von Gebinden, was die Anzahl an Entsorgungstransporten senkt.

Als Hilfsmittel für die Mitarbeitenden wurde ein Webshop für Sonderabfälle geschaffen, um die fachgerechte und gesetzeskonforme Entsorgung sicherzustellen. Andere Digitalisierungsmassnahmen verringern den Administrationsaufwand. In den kommenden Jahren wird die BLS die eingeleiteten Massnahmen weiterentwickeln, um Abfälle vermeiden, die Recyclingquote erhöhen und die Entsorgungstransporte verringern zu können.

Die BLS arbeitet an Verbesserungen für den Lärmschutz

Die BLS hat sich im Jahr 2016 intensiv mit Standlärm von parkierten Fahrzeugen auseinandergesetzt. Im Januar hat sie zusammen mit externen

Spezialisten Lärmemissionsmessungen bei allen Personenzügen durchgeführt. Die Messdaten wurden anschliessend in ein von der Empa entwickeltes und vom Bundesamt für Umwelt zur Verfügung gestelltes Berechnungstool integriert. Auf dieser Grundlage können Lärmberechnungen für abgestellte Züge der BLS durchgeführt und die Lärmbelastung der betroffenen Anwohner besser abgeschätzt werden. Zudem sucht die BLS im Rahmen eines Modernisierungsprogramms ihrer Zugflotte nach innovativen Lösungen, durch die einzelne Teilsysteme der Züge im parkierten Zustand komplett ausgeschaltet werden können.

Auch den Baulärm versucht die BLS möglichst gering zu halten. Bauarbeiten erfolgen oft nachts, damit der Verkehr möglichst gering beeinträchtigt wird und die Sicherheit der Bauarbeiter gewährleistet werden kann. Die BLS informiert die betroffenen Anwohner jeweils im Voraus über die öffentlichen Publikationsorgane oder durch den Versand von Anwohnerinformationen direkt in die Haushaltungen. Ausserdem bündelt die BLS lärmintensive Arbeiten, setzt schonende Rückbaumethoden ein und sensibilisiert ihre Bauarbeiter, die unter hohem Zeitdruck agieren.

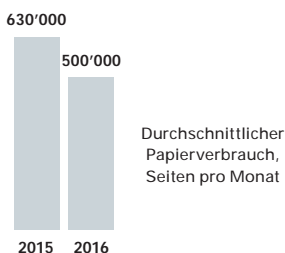
Weiter arbeitet die BLS mit anderen Verkehrsunternehmen und dem Bundesamt für Verkehr zusammen, um das Zusammenspiel verschiedener Faktoren bei Lärmemissionen wissenschaftlich zu vertiefen. Die BLS optimiert laufend die Methoden zur Zustandsbeurteilung der Fahrbahn, um schadensbedingte

Lärmquellen rasch und genau ermitteln zu können.

Neues Druckerkonzept zeigt Wirkung

Die BLS spart beim Drucken Kosten und Ressourcen. 2015 wurde die Anzahl Drucker an den Bürostandorten um ein Drittel reduziert. Heute stehen in den BLS-Büros nicht nur weniger Geräte, auch stehen überall Geräte derselben Marke. Dank dieser Vereinheitlichung kostet die Miete der Drucker neu halb so viel, und auch pro gedruckte Farbseite bezahlt die BLS weniger als früher.

Papierverbrauch



Seit der Einführung des neuen Druckerkonzepts drucken die Mitarbeitenden weniger. Zuvor lag der Papierverbrauch aller BLS-Mitarbeitenden bei durchschnittlich 630'000 Seiten pro Monat, letztes Jahr wurden durchschnittlich 500'000 Seiten pro Monat gedruckt – insgesamt wird also rund 20 Prozent weniger Papier verbraucht. Auch farbig gedruckt wird weniger: Früher kamen drei Viertel der Seiten farbig aus dem Drucker, heute sind es nur noch knapp die Hälfte.

Leitsatz 5

Wir pflegen aktiv unsere Beziehungen zu Lieferanten und Dienstleistern und bauen verantwortungsvolle Lieferketten auf.

Mindeststandards für eine verantwortungsvolle Beschaffung

Die BLS hat im Jahr 2016 einen Verhaltenskodex für Lieferanten definiert, der als Grundpfeiler einer verantwortungsvollen Beschaffungspolitik dient. Die Produkte und Dienstleistungen der BLS basieren auf komplexen Lieferketten, die einen grossen Einfluss auf die Umwelt- und Sozialeistung des Unternehmens haben. Im Verhaltenskodex verpflichtet die BLS ihre Lieferanten, sich an bestimmte vom Konzern gegebene Auflagen zu halten – insbesondere in Bezug auf faire Arbeitsbedingungen und Umweltschutz, die Achtung von Menschenrechten und Korruptionsprävention. Der Verhaltenskodex wird im ersten Halbjahr 2017 eingeführt und in die Beschaffungsprozesse implementiert.

Leitsatz 6

Wir halten unser hohes Sicherheitsniveau und arbeiten kontinuierlich an der Verbesserung.

Weniger Ereignisse insgesamt, jedoch mehr Zusammenstösse mit Strassenfahrzeugen

Die BLS hat 2016 ihr betriebliches Sicherheitsniveau in vielen Bereichen gehalten und teilweise sogar verbessert. Im Gegensatz zu den drei Jahren zuvor musste keine Zugskollision verzeichnet werden. Jedoch ereigneten sich vier Zusammenstösse mit Strassenfahrzeugen auf Bahnübergängen oder Gleisanlagen. Das schwerste Ereignis war der Zusammenstoss eines Fernverkehrszugs mit einem Reiseocar in Interlaken. Dabei wurden mehrere Menschen verletzt und es entstand beträchtlicher Sachschaden. Die Unfälle ereigneten sich mehrheitlich aufgrund von Fehlhandlungen der Fahrzeuglenker.

Zugskollisionen und Entgleisungen

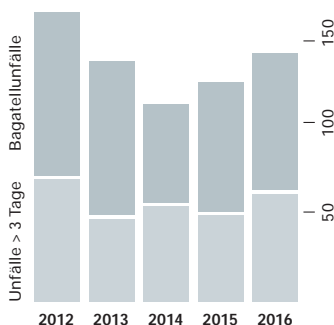


Im Sommer 2016 kam es an der Lötschberg-Südrampe aufgrund eines technischen Defekts zu einem Brand einer Lokomotive eines Güterzugs. Verletzt wurde dabei niemand. Sowohl die Betriebsfeuerwehr der BLS wie auch die lokalen Feuerwehren standen im Einsatz.

Sicherheitskampagne soll die Zunahme der Berufs-unfälle stoppen

Die BLS verzeichnete im Jahr 2016 138 Berufsunfälle. Das sind 14 Prozent mehr als im Vorjahr. Positiv ist die Entwicklung, dass die aus den Unfällen resultierenden Ausfalltage um ein Prozent zurückgingen. Die Zunahme der Unfälle erfolgte in allen Bereichen, in denen Mitarbeitende besonderen Gefährdungen ausgesetzt sind: beim Lok- und Zugpersonal, in den Werkstätten, beim Bau und im Unterhalt sowie bei der Schifffahrt.

Entwicklung der Berufsunfallzahlen



Die Ursachen sind oft verhaltensbedingt. So unterschätzen Mitarbeitende Gefahren. Viele Unfälle ereignen sich vor oder nach der Ausführung der eigentlichen Tätigkeit – etwa Stolper- und Sturzunfälle auf vor- und nachgelagerten Wegen.

Die BLS hält am Ziel von maximal 80 Berufsunfällen beziehungsweise 3 Berufsunfällen auf 100 Mitarbeitende bis zum Jahr 2018 fest. Mit einer Sicherheitskampagne soll 2017 offen über die Sicherheitskultur gesprochen werden. Daraus will die BLS Massnahmen ableiten, welche die Sicherheit erhöhen und die Unfälle reduzieren.

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 Website 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 13. Mai 2014 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. Das statutarische Delegationsrecht des Bundes wird nicht ausgeübt. Stattdessen wird eine durch den Bund vorgeschlagene Vertrauensperson durch die Generalversammlung gewählt. Die Generalversammlung wählt die übrigen Mitglieder jeweils für drei Jahre. Eine Wiederwahl ist möglich. 2016 ist das Mandat von Max Gsell ausgelaufen. Der Verwaltungsrat umfasst seit der Generalversammlung 2016 neun Mitglieder.

Angaben zu Verwaltungsrat und Führung

Alle Verwaltungsratsmitglieder üben ein nicht exekutives Mandat aus; kein Verwaltungsratsmitglied 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 gebil-

det, 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 Verwaltungsratspräsidenten bzw. 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, Pauschal-spesen sowie ein General-abonnement. Es besteht kein Bonusprogramm.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats haben im Jahr 2016 insgesamt CHF 352'347 an Vergütungen im Sinn von Art. 663 bis Abs. 2 OR bezogen. Die Vergütungen je Mitglied sowie weitergehende Angaben sind auf Seite 98 ausgewiesen.

Geschäftsleitung

Der Verwaltungsrat hat Luca Baroni als Nachfolger von Reto Baumgartner in die Geschäftsleitung gewählt. Reto Baumgartner ist im Juni 2016 aus der Geschäftsleitung ausgeschieden, bis Ende 2016 hat Bruno Wyssmüller interimsweise den Bereich Finanzen geleitet. Luca Baroni übernimmt die Position des Leiters Finanzen auf Beginn des Jahres 2017.

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 Ge-

schäftsleitung 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 Pauschal-spesen und einem FVP-General-abonnement zusammen. Das Bonussystem richtet sich nach dem Erreichungsgrad der Ziele des Vorjahres. Die Ziele der Mitglieder der Geschäftsleitung werden nach Abschluss des Geschäftsjahres durch den CEO beurteilt, der Zielerreichungsgrad festgelegt und dem Ausschuss Personal und Entschädigung zur Genehmigung beantragt. Die Zielbeurteilung, der Zielerreichungsgrad und der daraus resultierende 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 an die Mitglieder der Geschäftsleitung betragen insgesamt CHF 2'757'188; die höchste individuelle Vergütung an den Vorsitzenden der Geschäftsleitung beträgt CHF 471'881 (vgl. auch Seite 99). Im Vergleich zum Vorjahr ist die Gesamtsumme um CHF 147'290 tiefer.

Revisionsstelle

Für das Geschäftsjahr 2016 wählte die Generalversamm-

lung 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 Kadern 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
- Josef Küttel, Mitglied des Verwaltungsrats
- Hans Werder, Mitglied des Verwaltungsrats

BLS Cargo AG

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

Busland AG

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

Martin Bütikofer

Jean-Michel Cina

Barbara Egger-Jenzer

Lorenz Bösch

Renate Amstutz Bettischart

Josef Küttele

Hans Werder

Ulrich Dietiker

Rudolf Stämpfli



Gewählt durch die Generalversammlung für den
Zeitraum 2015–2018 (Hans Werder bis 2017), Stand 31.12.2016

Rudolf Stämpfli

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

Präsident seit 2009, Mitglied seit 2006, Vorsitzender Ausschuss Personal und Entschädigungen 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

Renate Amstutz Bettschart

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

Vizepräsidentin seit 2014, Mitglied seit 2009, Mitglied Ausschuss Personal und Entschädigungen

Verwaltungsratsmandate: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Glattbrugg

Lorenz Bösch

1960, CH, Ingenieur Landwirtschaft FH

Mitglied seit 2012, Vertrauensperson des Bundes

Mitglied Verwaltungsrat / Geschäftsleitung: Hanser und Partner AG, Zürich

Martin Bütikofer

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

Mitglied seit 2014, Mitglied Ausschuss Finanzen und Revision

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

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

Ulrich Dietiker

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

Mitglied seit Mai 2014, Vorsitzender Ausschuss Finanzen und Revision

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 Rapperswil AG, Emaform AG

Barbara Egger-Jenzer

1956, CH, Rechtsanwältin, Regierungsrätin Kanton Bern

Mitglied, Vertreterin des Kantons Bern, Mitglied Ausschuss Personal und Entschädigungen, Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2002

Verwaltungsratsmandate: BKW AG, Bern

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

Hans Werder

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

Mitglied seit 2011, Mitglied Ausschuss Finanzen und Revision

Verwaltungsratsmandate: Swisscom AG, Bern

Daniel Leuenberger

Daniel Wyder

Michael Pohle

Peter Fankhauser

Dirk Stahl

Andreas Willich

Luca Baroni

Franziska Jermann-Aebi

Bernard Guillelmon



Gewählt durch den Verwaltungsrat

Bernard Guillelmon

1966, CH, Dipl.-Ing. ETH, MBA
Insead
CEO seit 1.7.2008

Luca Baroni

1971, CH/ITA, Betriebsökonom FH,
Executive MBA HSG
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 1.1.2017
Leiter Finanzen

Peter Fankhauser

1970, CH, Dipl.-Immobilienwirt
VWA/DIA, Dipl.-Kaufmann KFS,
AMP HSG
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 1.1.2011
Leiter Bahnproduktion

Franziska Jermann-Aebi

1961, CH, Leiterin Personal NDS FH
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 1.6.2010
Leiterin Personal

Daniel Leuenberger

1964, CH, Dipl.-Ing. HTL, NDS SWS,
MBA HSG
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 9.11.2009
Leiter Informatik

Michael Pohle

1966, CH, Dipl.-Ing. TH, Executive
MBA HSG
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 1.11.2012
Leiter Unternehmenssteuerung

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

Andreas Willich

1972, CH, MSc. Oxon
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 1.5.2011
Leiter Personenverkehr

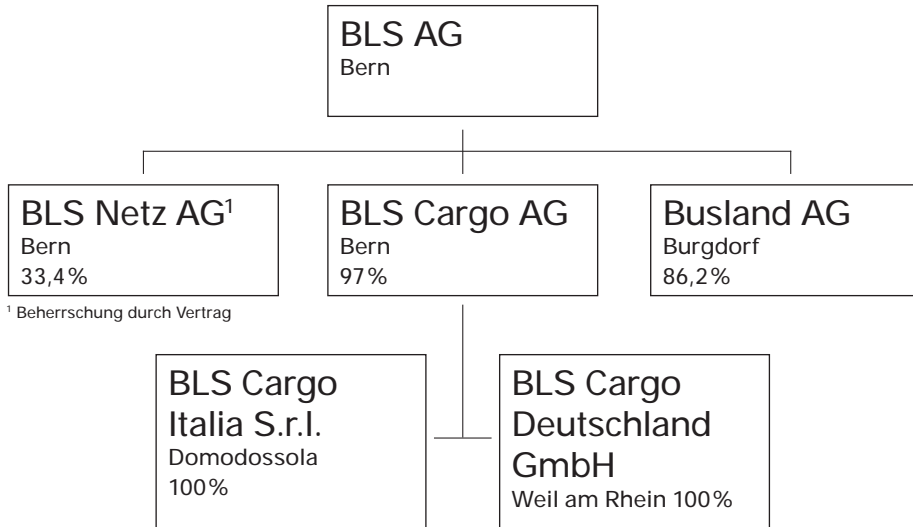
Daniel Wyder

1972, CH, Dipl.-Bauingenieur ETH,
Wirtschaftsingenieur NDS FH
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 1.2.2010
Leiter Infrastruktur

Im Geschäftsjahr 2016 haben Reto Baumgartner
(bis 30.6.) und Bruno Wyssmüller (1.7. bis 31.12.)
den Bereich Finanzen geleitet.

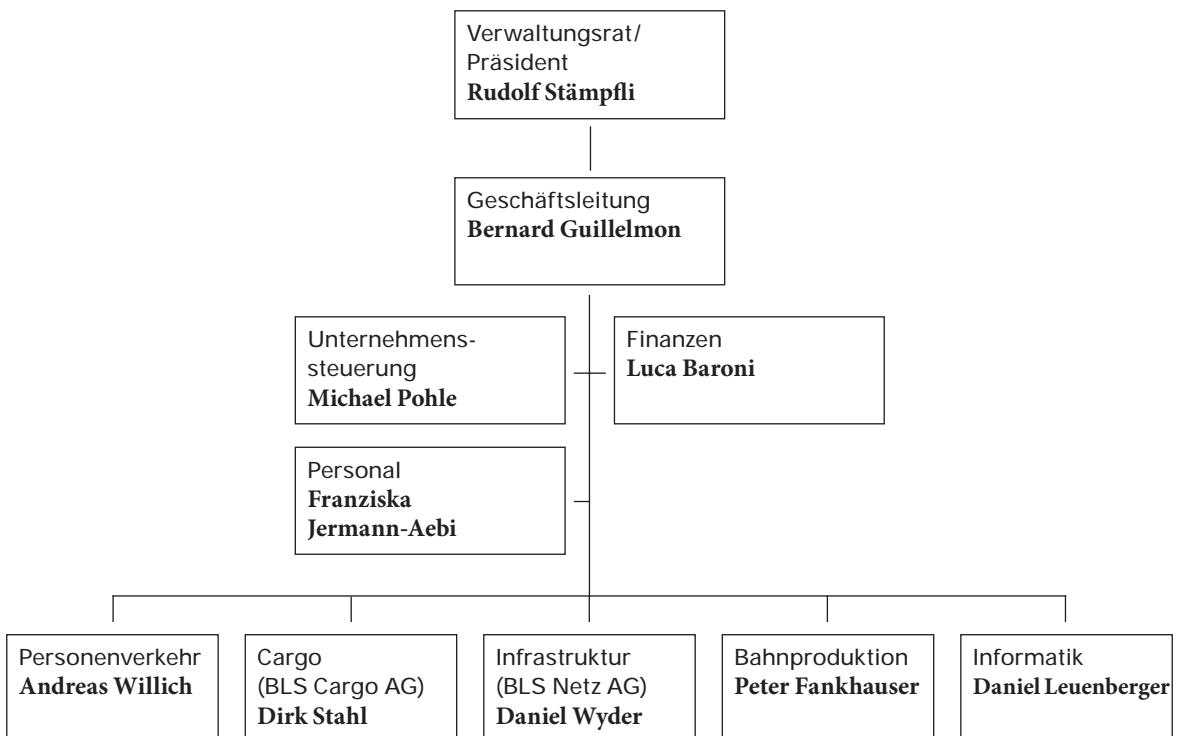
Konzernstruktur

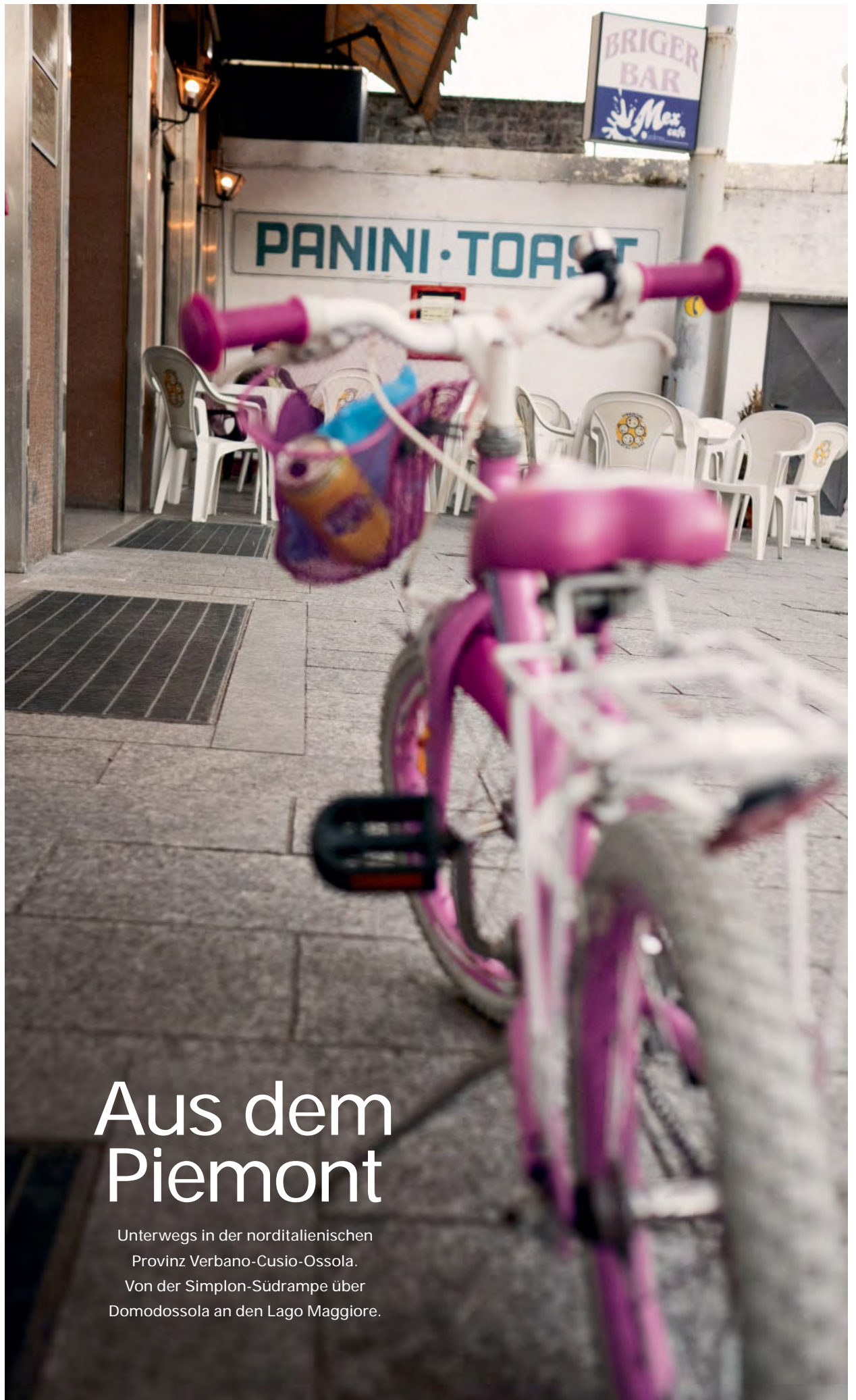
Stand 1.1.2017



Organigramm der BLS AG

Stand 1.1.2017





Aus dem Piemont

Unterwegs in der norditalienischen
Provinz Verbano-Cusio-Ossola.
Von der Simplon-Südrampe über
Domodossola an den Lago Maggiore.









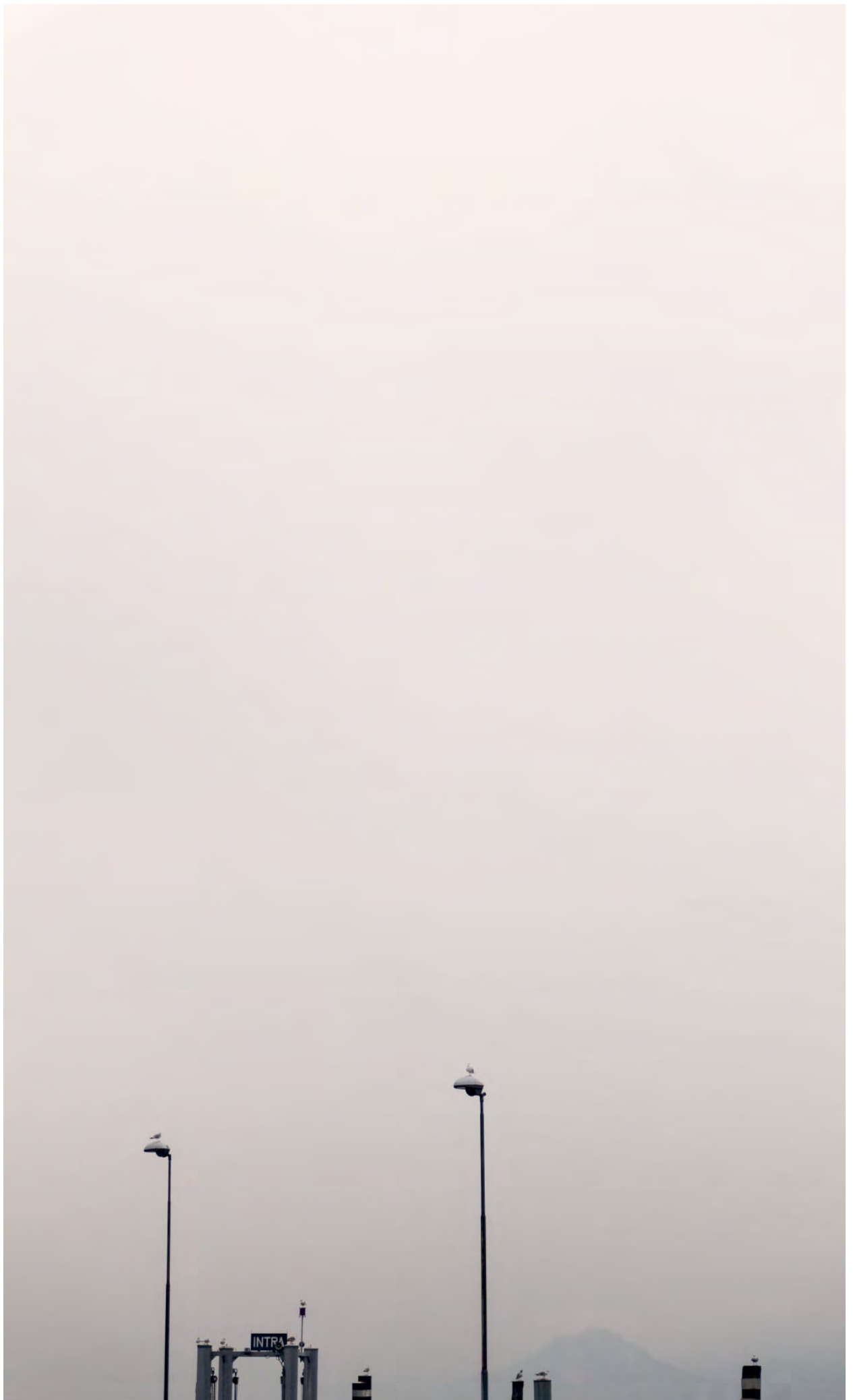
BACCHERIA











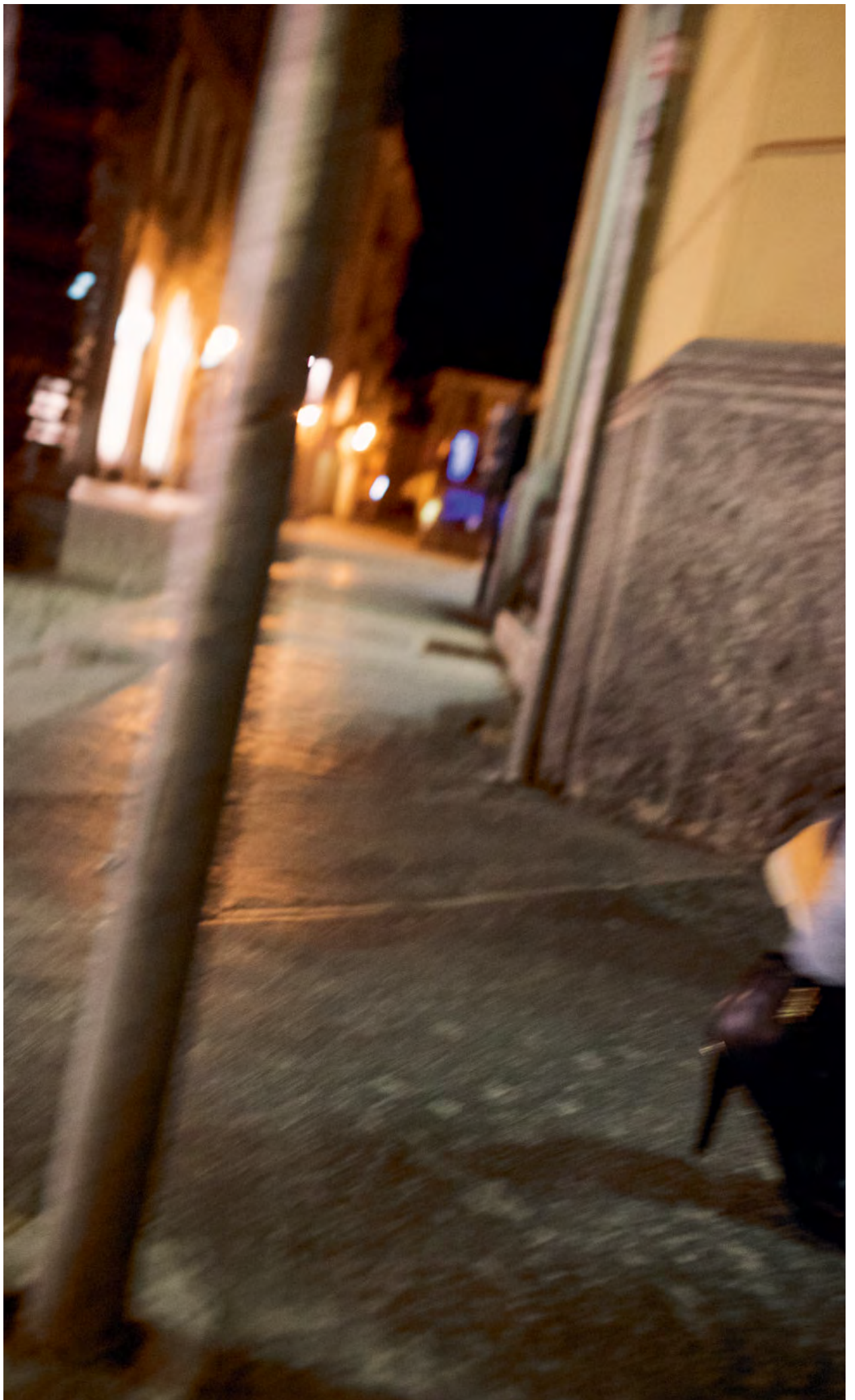




UNITED COLORS OF BENETTON.

UNITED COLORS











Finanzielle Berichterstattung 2016

Inhalt

Konzern

- | | | |
|---|---------------------------------------|----------|
| 1 | Finanzielles Ergebnis: | |
| | Geschäftsentwicklung und Ausblick | S. 56–59 |
| 2 | Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern | S. 60–67 |
| 3 | Pensionskasse Symova | S. 68 |
| 4 | Konsolidierte Jahresrechnung | S. 69–89 |

Stammhaus

- | | | |
|---|-----------------------|-----------|
| 5 | Jahresrechnung BLS AG | S. 90–101 |
|---|-----------------------|-----------|

Mit dem vorliegenden Bericht legt der Verwaltungsrat der BLS Rechenschaft ab über das Geschehen im BLS-Konzern im Jahr 2016.

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 detaillierten Jahresrechnungen der Tochtergesellschaften BLS Netz AG, BLS Cargo AG und Busland AG können in den jeweiligen Geschäftsberichten eingesehen werden.

Konzern

1 Finanzielles Ergebnis

In einem anspruchsvollen Wirtschaftsumfeld hat die BLS AG mit CHF 15,6 Mio. ein um CHF 11,8 Mio. besseres Konzernergebnis gegenüber dem Vorjahr erwirtschaftet. Massgeblich dazu beigetragen hat einerseits der Wegfall des im Vorjahr angefallenen Rückstellungsbedarfs in der Höhe von CHF 20,0 Mio. für das Vorsorgewerk der BLS AG (Symova AG) und andererseits eine Rückerstattung von Versicherungsprämien aufgrund des günstigen Schadensverlaufs und Courtagen in der Höhe von CHF 4,4 Mio. Der Güterverkehr Schiene erzielte dank dem Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehre und der Akquisition neuer Kunden ein erfreuliches Ergebnis von CHF 1,5 Mio., das den Vorjahreswert um CHF 1,3 Mio. übertrifft. Das Ergebnis des «Regionalverkehrs Bahn national» reduzierte sich zum Vorjahr um CHF 9,2 Mio., es resultiert ein Verlust von CHF 3,8 Mio. Dies ist hauptsächlich die Folge von tieferen Abgeltungen und Rückstellungen im Personalbereich. Das Ergebnis der Infrastruktur beläuft sich auf CHF 2,6 Mio. und liegt um CHF 1,1 Mio. tiefer als im Vorjahr. Die höheren Trasseneinnahmen und die gestiegenen Eigenleistungen wurden durch die erhöhten Wertberichtigungen und Ausbuchungen auf dem Anlagevermögen überkompensiert. Der Autoverlad und die Schifffahrt schlossen wie schon im letzten Jahr mit einem positiven Ergebnis ab.

auch höhere Trassenerträge. Hingegen sanken die Abgeltungen hauptsächlich infolge der absehbaren Ertrags- und Kostenentwicklung um CHF 8,8 Mio. (-2,0%). Aufgrund des anhaltend steigenden Investitionsvolumens übertrafen die Eigenleistungen mit CHF 100,4 Mio. den Vorjahreswert um CHF 11,4 Mio.

Der Betriebsaufwand ohne Abschreibungen erhöhte sich um CHF 34,9 Mio. (+4,8%). Die Hauptgründe dafür sind der gestiegene Personalaufwand (mehr Vollzeitstellen, vertragliche Lohnentwicklung und Bildung von Rückstellungen), die höheren Betriebsleistungen von Dritten (Produktionskosten, Mehrverkehre und Trassenkosten) und der sonstige Betriebsaufwand (Restwertberichtigungen von Sachanlagen infolge von Erneuerungsprojekten, Rückstellungsbildungen und höheren Energiekosten).

Aufgrund von tieferen Wertberichtigungen bei den Fahrzeugen, den betrieblichen Anlagen sowie weiteren Bereinigungen bei den Bauten fielen die Abschreibungen verglichen mit dem Vorjahr um CHF 4,7 Mio. niedriger aus (-1,9%).

Als Folge des tieferen Ergebnisses der Infrastruktur fielen die Minderheitsanteile um CHF 0,6 Mio. tiefer aus als im Vorjahr (-24,5%).

Konzern nach Swiss GAAP FER

Erfolgsrechnung	in 1'000 CHF	2016	2015
Betriebsertrag		1'035'698	994'291
<i>davon Abgeltungen</i>		422'771	431'557
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen		-764'002	-729'076
Betriebsergebnis vor Zinsen, Abschreibungen und Steuern EBITDA		271'696	265'216
Abschreibungen		-243'918	-248'621
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern EBIT		27'777	16'594
Finanzergebnis		-10'065	-10'381
Betriebsergebnis vor Steuern EBT		17'712	6'213
Steuern		-164	129
Konzernergebnis (inkl. Minderheitsanteile)		17'549	6'342
Minderheitsanteile		-1'958	-2'594
Konzerngewinn		15'591	3'747

Der Betriebsertrag erhöhte sich insgesamt um CHF 41,4 Mio. (+4,2%). Gründe dafür sind höhere Verkehrserträge dank einem systematischen Ertragsmanagement, der Angebotsausbau infolge der Übernahme der Linie Neuenburg-La Chaux-de-Fonds und ein allgemeines Verkehrswachstum, insbesondere auch bei den grenzüberschreitenden Verkehren und somit

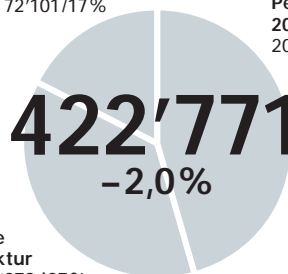
Abgeltungen

Die Abgeltungen sanken infolge der absehbaren Ertrags- und Kostenentwicklung beim regionalen Personenverkehr (BLS AG) um CHF 12,2 Mio. auf CHF 193,6 Mio. Gleichzeitig stiegen die Abgeltungen bei der Infrastruktur (BLS Netz AG) infolge zunehmender Abschreibungen um CHF 3,4 Mio. auf CHF 229,2 Mio.

Abgeltungen in TCHF

Regionale
Infrastruktur
2016 73'910/17%
2015 72'101/17%

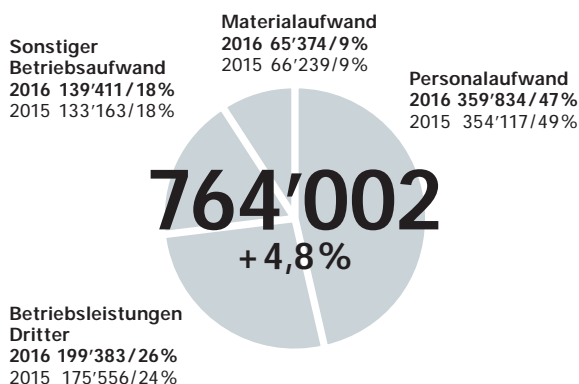
Regionaler
Personenverkehr
2016 193'583/46%
2015 205'809/48%



Nationale
Infrastruktur
2016 155'278/37%
2015 153'647/35%

Betriebsaufwand

Betriebsaufwand
ohne Abschreibungen
in TCHF



Die BLS AG beschäftigte im vergangenen Jahr 2'848 Mitarbeitende (umgerechnet in Vollzeitstellen) und damit 107 mehr als im Vorjahr. Obschon die letztjährige Rückstellung für den Wechsel der technischen Grundlagen in der Höhe von CHF 20,0 Mio. beim Vorsorgewerk der BLS AG (Symova AG) dieses Jahr wegfiel, erhöhte sich der Personalaufwand um insgesamt CHF 5,7 Mio. (+ 1,6%) aus folgenden Gründen: Nebst dem Anstieg der Mitarbeiteranzahl und der vertraglichen Lohnerhöhungen von 0,9 Prozent mussten Rückstellungen für die AHV-Überbrückungsrenten und für zukünftige Treueprämien vorgenommen werden.

Infolge von Kostensteigerungen in der Produktion, bei den Trassenkosten als Folge der Übernahme der Linie Neuenburg–La Chaux-de-Fonds sowie bei den Mehrverkehren beim Güterverkehr Schiene stiegen die Betriebsleistungen Dritter um CHF 23,8 Mio. an (+ 13,6%).

Der sonstige Betriebsaufwand erhöhte sich um CHF 6,2 Mio. (+ 4,7%), dies angesichts notwendiger Rückstellungen für Altlastensanierungen in Bönigen, der durch die Verkehrszunahme steigenden Energiekosten sowie des Rückbaus zahlreicher Anlagen, die infolge von Erneuerungsprojekten vorzeitig ausser Betrieb genommen wurden.

Konzernergebnis nach Segmenten

Konzernergebnis	in 1'000 CHF	2016	2015
Infrastruktur (BLS Netz AG inkl. Minderheiten)		2'627	3'773
Personenverkehr		-4'044	5'000
davon RPV Bahn national		-3'846	5'400
davon RPV Bahn international		-16	0
davon Autoverlad		1'051	1'255
davon Schifffahrt		95	75
davon Distribution auf nationalem Netz		-1'327	-1'730
Güterverkehr (BLS Cargo AG inkl. Minderheiten)		1'542	289
Ergebnis der übrigen Konzerngesellschaften		508	592
Bahnproduktion (davon Werkstätten, Drittkundengeschäft)		547	1'838
Nicht betriebliche Liegenschaften		-416	75
Total Segmentergebnisse (inkl. Minderheiten)		764	11'566
Minderheitsanteile		-1'958	-2'594
Total Segmentergebnisse (exkl. Minderheiten)		-1'194	8'972
Segmentunabhängiger Erfolg/Verlust		4'005	9'589
Wechsel der technischen Grundlagen PK		0	-20'000
Überleitung OR und Swiss GAAP FER*		12'779	5'186
Konzerngewinn (exkl. Minderheiten)		15'591	3'747

* Grossunterhaltsquote und Versicherungserträge

Bei der Infrastruktur führten hauptsächlich die höheren Trasseneinnahmen und die gestiegenen Eigenleistungen, die allerdings durch höhere Wertberichtigungen und Ausbuchungen auf dem Anlagevermögen überkompensiert wurden, zum tieferen Ergebnis von CHF 2,6 Mio. (-30,4%). Der Verkehr auf dem Schienennetz der BLS Netz AG nahm auf 5,3 Mia. Bruttotonnenkilometer zu und überstieg damit den Vorjahreswert um 0,3 Mia. (+5,7%). Dieser Anstieg war in erster Linie auf der Lötschbergachse (+13%) zu verzeichnen. Während der Personenfernverkehr einen leichten Rückgang von 1,0 Prozent verzeichnen musste, konnte der Regionalverkehr deutlich um 3,4 Prozent zulegen. Trotz der Rekordmenge im Vorjahr konnten die Bruttotonnenkilometer im Güterverkehr erneut um 11,0 Prozent gesteigert werden.

Tiefere Abgeltungen, Rückstellungen im Personalbereich und Wertberichtigungen beim produktionsrelevanten Anlagevermögen führten beim «Regionalverkehr Bahn national» zu einem Verlust von CHF 3,8 Mio., das Ergebnis verschlechtert sich damit zum Vorjahr um CHF 9,2 Mio. Die Pünktlichkeit der Züge lag jedoch

mit 95,0 Prozent über dem Vorjahreswert von 94,0 Prozent. Gleichzeitig stiegen die Kundenreaktionen um 25,0 Prozent. Einen Hauptkritikpunkt bildete dabei der veränderte Rollmaterialeinsatz im Zuge des Fahrplanwechsels am 11. Dezember 2015.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2016 fährt die BLS AG den regionalen Personenverkehr zwischen Brig und Domodossola. Von Montag bis Samstag verkehren pro Richtung täglich vier Lötschberger-Züge, am Sonntag sind es jeweils drei Züge. Der Fahrplan ist primär auf Pendler ausgerichtet, die Züge verkehren zu den Hauptverkehrszeiten.

Die Berichtsperiode von 20 Tagen im Jahr 2016 war für den «Regionalverkehr Bahn international» zu kurz, um fundierte Aussagen über das Geschäftsfeld tätigen zu können.

Der Autoverlad erzielte ein Ergebnis von CHF 1,1 Mio., was einer Reduktion um CHF 0,2 Mio. gegenüber dem Vorjahreswert entspricht. Diese Entwicklung begründet sich in der nachfragebedingten geringeren Anzahl transportierter Fahrzeuge (-2,4%) und dem schwächer ausgefallenen Tourismus im Wallis. Insgesamt sank die Zugsauslastung von 47,9 auf 46,6 Prozent.

Die Schifffahrt schloss erneut mit einem leicht positiven Ergebnis ab und erreichte einen Gewinn von CHF 0,1 Mio., CHF 0,02 Mio. besser als im Vorjahr. Hauptsache hierfür waren die stabilen Erträge aus der Kurschifffahrt sowie Effizienzsteigerungen. Das Fahrplanangebot blieb unverändert, wobei die Schifffahrt 13'000 Passagiere weniger als im Vorjahr (-1,2%) transportierte. Trotz erheblichen Einbussen infolge der ausserordentlichen Seeabsenkung verzeichnete die BLS auf dem Thunersee eine leichte Frequenzzunahme von 0,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr (von 683'000 auf 688'000 Passagiere). Da das Angebot auf dem Brienersee stark auf internationale, hauptsächlich asiatische Kunden ausgerichtet ist, erfuhr die BLS hier aufgrund der angespannten Weltsicherheitslage und des starken Frankens eine Frequenzabnahme von 4,9 Prozent (von 348'000 auf 331'000 Passagiere).

Die BLS Cargo AG erzielte ein Ergebnis von CHF 1,5 Mio., was einem Anstieg um CHF 1,3 Mio. verglichen mit dem Vorjahr entspricht. Im Jahr 2016 konnten die grenzüberschreitenden Verkehre ausgebaut und neue Kunden, wie beispielsweise Hupac Intermodal SA und Samskip Holding B.V., gewonnen werden. Insgesamt sank die Verkehrsmenge auf 17'617 Züge (-3,3%). Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 baute die BLS Cargo AG das Angebot «Verkehre in Gesamtverantwortung mit durchgehenden Lokeinsätzen» weiter aus und setzte damit den Grundstein für das Umsatzwachstum im Jahr 2016.

Das Ergebnis der Bahnproduktion fiel gegenüber dem Vorjahr um CHF 1,3 Mio. tiefer aus, da das Vorjahresergebnis durch einen einmaligen Verkauf von Konstruktionsplänen geprägt war.

Eine Rückerstattung von Versicherungsprämien aufgrund des günstigen Schadensverlaufs in den vergangenen Jahren sowie der erhöhte Unterhalt bei Fahrzeugen führten hauptsächlich zu den Bewertungsunterschieden zwischen den handelsrechtlichen Werten (Obligationenrecht) und den Zahlen nach Swiss GAAP FER von insgesamt CHF 12,8 Mio., CHF 7,6 Mio. mehr als im Vorjahr.

Risiken

Die Erläuterungen zum Risikomanagement finden sich im Kapitel Corporate Governance des Geschäftsberichts.

Ausblick

Überarbeiteter Gesamtarbeitsvertrag

Der überarbeitete Gesamtarbeitsvertrag (GAV) der BLS AG ist Ende Oktober 2016 durch die GAV-Konferenz der Gewerkschaften sowie den Verwaltungsrat der BLS AG genehmigt worden. Der GAV tritt somit per 1. Januar 2017 unbefristet in Kraft. Die Gewerkschaften SEV, Transfair sowie VSLF und die BLS AG konnten sich lediglich auf redaktionelle sowie gesetzlich notwendige Anpassungen im Vertragswerk einigen.

Im Weiteren investieren die BLS AG und die BLS Cargo AG in die Arbeitgeberpositionierung: Nebst der Überarbeitung des Auftritts (z. B. in Stelleninseraten) hat die BLS ein Paket von zeitgemässen und familienfreundlichen Anstellungsbedingungen beschlossen. Die Mitarbeitenden haben künftig verstärkt die Möglichkeit, Berufs- und Privatleben in Einklang zu bringen. Hierfür besteht nebst dem Angebot zur Teilzeitarbeit die Möglichkeit, zusätzliche Ferien zu erwerben oder ein Zeitguthaben für eine persönliche Auszeit anzusparen. Eltern profitieren nach der Geburt eines Kindes zudem von einem grosszügigen Urlaub sowie einer individuellen Beratung in Familien- und Betreuungsfragen. Ausserdem steht allen Mitarbeitenden bei privaten Herausforderungen auf vertraulicher Basis kostenlos eine externe Beratungsstelle zur Verfügung.

Grossinvestitionen beim «Regionalverkehr Bahn national»

Die finanzielle Situation der Besteller bleibt weiterhin angespannt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Kantone fordern als Folge davon weitergehende und nachhaltige Reduktionen der Beiträge seitens der öffentlichen Hand. Da die BLS AG in den nächsten Jahren

grosse Investitionen für die Erneuerung des Rollmaterials (neue Zugflotte) und für ihre Werkstätten stemmen muss, gewinnen Massnahmen zur Weiterentwicklung der Kosteneffizienz weiter an Bedeutung.

Angebotsausweitung beim «Regionalverkehr Bahn international»

Die BLS AG konnte das Regionalverkehrsangebot zwischen Brig und Domodossola nicht bereits auf den Fahrplanwechsel 2016 ausbauen, da im ersten Halbjahr 2017 das Schienennetz auf der Lötschberg-Simplon-Achse wegen Bauarbeiten nur beschränkt verfügbar ist. Pendler und Freizeitreisende im Kanton Wallis und aus dem Piemont werden ab Mitte Jahr 2017 von regelmässigeren und häufigeren Verbindungen mit guten Anschlüssen profitieren. Die Einführung eines 2-Stunden-Takts zwischen Brig und Domodossola ist ab Juli 2017 geplant. Mit der Verbesserung des Verkehrsangebots am Simplon wird die BLS AG auch ihr Vermarktungskonzept Lötschberger-Land nach Norditalien ausdehnen können.

Leistungsvereinbarung 2017–2020 abgeschlossen

Die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2017 bis 2020 der BLS Netz AG mit dem Bund wurde erfolgreich abgeschlossen und von allen Parteien unterzeichnet. Die BLS Netz AG geht davon aus, dass sich der Betrieb und der Unterhalt stabil entwickeln werden. Das Investitionsvolumen wird aufgrund zahlreicher Grossprojekte infolge der Umsetzung des Fernsteuerkonzepts und des Behindertengleichstellungsgesetzes weiter ansteigen. Im regionalen Personenverkehr werden infolge Fahrplanverdichtungen leicht steigende Verkehrsmengen erwartet. Im Personenfernverkehr wird mit stabilen Verkehrsmengen und leicht steigender Auslastung der Züge und als Folge davon mit leicht steigenden Erträgen gerechnet. Aufgrund der aktuellen Lage und der positiven Entwicklung im Euro-Raum wird auch beim Güterverkehr eine Fortführung des positiven Trends erwartet. Durch die Bauarbeiten auf der Luino-Achse wird mit einer Verschiebung von Güterverkehr von der Gotthard- auf die Lötschbergachse in der zweiten Jahreshälfte 2017 gerechnet.

Kooperation mit SNCF Logistics

Die BLS AG und die BLS Cargo AG werden die strategische Partnerschaft mit SNCF Logistics entscheidend stärken. Hierfür wird sich SNCF Logistics im Jahr 2017 mit 45 Prozent Aktienanteilen an der BLS Cargo AG beteiligen. Vorbehalten bleibt die Zustimmung durch die Wettbewerbsbehörden. Die neuen Partner werden die Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Verkehr stärken und am Markt mit internationalen und durchgängigen Angeboten auftreten. Die drei Aktionäre BLS AG, SNCF Logistics und IMT AG stützen das Geschäftsmodell der BLS Cargo AG und den unab-

hängigen und neutralen Marktauftritt gegenüber Kunden und Lieferanten. Die bisherigen Unternehmensstrukturen, der Standort Bern und das bestehende Management bleiben unverändert, ebenso die wichtigen Leistungsbeziehungen mit der BLS AG in den Bereichen Lokführer, Lokomotiven und Werkstätten. Die BLS Cargo AG erwartet ein herausforderndes Jahr 2017, ist aber dank der neuen Partnerschaft mit SNCF Logistics und dank dem bestehenden schlanken Geschäftsmodell gut für die Zukunft gerüstet.

Optimierung Autoverlad

Trotz einem herausfordernden Geschäftsumfeld und dem Rückgang der touristischen Nachfrage rechnet die BLS AG weiterhin damit, über Online-Vertriebskanäle neue Kunden für den Autoverlad gewinnen zu können und die Frequenzverluste zu stoppen. Durch Angebotsoptimierungen können die Zugsauslastung gesteigert und die Kosten gesenkt werden. Der im Jahr 2015 geschaffte Sprung in die Gewinnzone soll im Jahr 2017 gesichert werden, um künftig einen angemessenen Cashflow zu erwirtschaften, damit die anstehenden Investitionen in das Rollmaterial mitfinanziert werden können. Längerfristig soll das Angebot am Simplon verbessert werden. Die BLS AG strebt den integralen Betrieb der Linie Kandersteg–Brig-Iselle für das Jahr 2018 an. Dies würde eine grosse Leistungsverbesserung für die Kunden bedeuten und gleichzeitig zu einer höheren Produktivität führen.

Die Sanierung des Lötschberg-Scheiteltunnels startet im Sommer 2018 und dauert etwa vier Jahre. Dies wird sich massiv auf den Betrieb auswirken, die Kapazität des Autoverlads wird dadurch merkbar reduziert werden. Die finanziellen Auswirkungen sowie mögliche Kompensationen befinden sich derzeit in Abklärung und sind noch nicht abschätzbar.

Schifffahrt mit neuer Werfthalle

Auch für das Jahr 2017 strebt die Schifffahrt bei normalem Geschäftsgang ein positives Ergebnis an. Mit dem Neubau der Werfthalle hat bereits im Jahr 2016 ein grosses Projekt zur Modernisierung der BLS Schifffahrt begonnen, das Ende 2017 weitgehend abgeschlossen sein sollte. Die Kosten der neuen Werfthalle werden zum grössten Teil durch den Kanton übernommen, was die BLS AG ausserordentlich verdankt. Mit einer langfristigen Kontraktanbindung wird der Erwartung von tendenziell ansteigenden Treibstoffkosten entgegengewirkt. Um den wachsenden betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden, muss das nautische Personal geringfügig aufgestockt werden. Die Schifffahrt wird zudem beim Kanton Bern ein Gesuch auf Verzicht der alle vier Jahre stattfindenden ausserordentlichen Seeabsenkung stellen, damit das Ertragspotenzial auch im Winter voll ausgeschöpft werden kann.

2 Erläuterungen zu den Geschäftsfeldern

RPV Bahn national

Beim «Regionalverkehr Bahn national» resultierte ein Verlust von CHF 3,8 Mio., was einer Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr um CHF 9,2 Mio. entspricht. Hauptursache dafür waren tiefere Abgeltungen. Die notwendigen Rückstellungen im Personalbereich konnten durch tiefere Wertberichtigungen beim produktionsrelevanten Anlagevermögen aufgefangen werden.

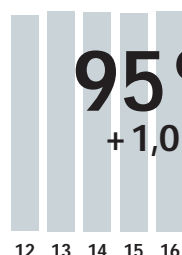
Ergebnis «Regionalverkehr Bahn national» in CHF

– 3,8 Mio.

Ertrag

Die Erträge nahmen gegenüber dem Vorjahr gesamt- haft um CHF 3,1 Mio. ab (–0,8%). Den Hauptgrund der Abnahme bildeten die um CHF 12,2 Mio. tieferen Abgeltungen seitens der öffentlichen Hand (–5,9%). Umgekehrt verhält es sich bei den Verkehrserträgen, welche um CHF 9,2 Mio. zunahmen (+5,1%). Massgebend für die Steigerung waren der Angebotsausbau durch die Übernahme der Linie Neuenburg–La Chaux-de-Fonds, das allgemeine Verkehrswachstum, ein konsequentes Ertragsmanagement sowie die Tarifmassnahmen auf den Fahrplanwechsel 2016. Der Vertriebslös nahm dagegen um CHF 0,7 Mio. ab (–6,1%). Die automatische Erneuerung des Swisspass führte zu einem geringeren Provisionsertrag.

Pünktlichkeit



Die Pünktlichkeit der Züge lag mit 95,0 Prozent über dem Vorjahreswert von 94,0 Prozent. Gleichzeitig stiegen die Kundenreaktionen um 25,0 Prozent. Hauptkritikpunkt war der veränderte Rollmaterial-einsatz auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2015.

Personenkilometer

981,1 Mio.

Aufwand

Der Gesamtaufwand stieg um CHF 6,1 Mio. (+1,6%). Die Angebotsausbauten, insbesondere die Übernahme der Linie Neuenburg–La Chaux-de-Fonds, führten zu einer Kostensteigerung in der Produktion und bei den Trassenkosten. Der weitere Kostenanstieg begründete sich in den Personalarückstellungen. Kostenmindernd wirkten sich die tieferen Zinskosten beim Rollmaterial und die Laufzeitverlängerung der modernisierten NINA-Fahrzeuge aus.

Investitionen

Die 23 drei- und 13 vierteiligen Niederflurtriebzüge NINA werden zurzeit einem umfassenden Modernisierungsprogramm unterzogen, das die Lebensdauer der Züge verlängert. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Juni 2019. Nebst technischen Anpassungen werden auch Verbesserungen in Bezug auf den Reisekomfort realisiert. Im Jahr 2016 wurden zehn modernisierte Fahrzeuge wieder in Betrieb genommen.

Transportierte Personen

57,762 Mio.

Ausblick

Die finanzielle Situation der Besteller bleibt weiterhin angespannt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Kantone fordern als Folge davon weitergehende und nachhaltige Reduktionen der Beiträge seitens der öffentlichen Hand. Da die BLS AG in den nächsten Jahren grosse Investitionen für die Erneuerung des Rollmaterials (neue Zugflotte) und für ihre Werkstätten stemmen muss, gewinnen Massnahmen zur Weiterentwicklung der Kosteneffizienz an Bedeutung.

RPV Bahn international

Das Ergebnis der neuen Linie Brig–Domodossola betrug CHF – 0,02 Mio. Die Berichtsperiode von 20 Tagen im Jahr 2016 ist zu kurz, um fundierte Aussagen über den Geschäftsbereich tätigen zu können.

2017 von regelmässigeren und häufigeren Verbindungen mit guten Anschlüssen profitieren. Die Einführung eines 2-Stunden-Takts zwischen Brig und Domodossola ist ab Juli 2017 geplant. Mit der Verbesserung des Verkehrsangebots am Simplon wird die BLS AG auch ihr Vermarktungskonzept Lötschberger-Land nach Norditalien ausdehnen können.

Ergebnis «Regionalverkehr Bahn international»
in CHF

–0,02 Mio.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2016 fährt die BLS AG den regionalen Personenverkehr zwischen Brig und Domodossola. Von Montag bis Samstag verkehren pro Richtung täglich vier Lötschberger-Züge, am Sonntag sind es drei Züge. Der Fahrplan ist primär auf Pendler ausgerichtet, die Züge verkehren zu den Hauptverkehrszeiten.

Personenkilometer

0,2 Mio.

Transportierte Personen

0,007 Mio.

Ausblick

Die BLS AG konnte das Regionalverkehrsangebot zwischen Brig und Domodossola nicht bereits auf den Fahrplanwechsel 2016 ausbauen, da im ersten Halbjahr 2017 das Schienennetz auf der Lötschberg-Simplon-Achse wegen Bauarbeiten nur beschränkt verfügbar ist. Pendler und Freizeitreisende im Kanton Wallis und aus dem Piemont werden ab Mitte

Infrastruktur (BLS Netz AG)

Das Ergebnis der BLS Netz AG betrug CHF 2,6 Mio. und lag damit CHF 1,1 Mio. unter dem Vorjahreswert (– 30,4%). Die höheren Trasseneinnahmen und die gestiegenen Eigenleistungen wurden durch die erhöhten Wertberichtigungen und Ausbuchungen auf dem Anlagevermögen (+ CHF 12,5 Mio. / + 7,7%) überkompensiert.

Gewinn Infrastruktur in CHF

2,6 Mio.

Ertrag

Die Abgeltungen lagen mit CHF 229,2 Mio. um rund CHF 3,4 Mio. über dem Vorjahresniveau (+ 1,5%). Die Trassenerträge stiegen gegenüber dem Vorjahr um CHF 2,0 Mio. und beliefen sich auf CHF 81,8 Mio. (+ 2,5%). Der Verkehr auf dem Schienennetz der BLS AG nahm auf 5,3 Mia. Bruttotonnenkilometer zu und überstieg damit den Vorjahreswert um 0,3 Mia. (+ 5,7%). Dieser Anstieg war in erster Linie auf der Lötschbergachse zu verzeichnen (+ 13%). Während der Personenfernverkehr einen leichten Rückgang von 1,0 Prozent verzeichnen musste, konnte der Regionalverkehr deutlich um 3,4 Prozent zulegen. Dies als Folge einer weiteren Fahrplanverdichtung und des Einsatzes von neuen, leistungsfähigeren Doppelstock-Triebzügen, die erstmalig auch im Regionalverkehr zum Einsatz gelangen. Trotz der Rekordmenge im Vorjahr konnten die Bruttotonnenkilometer im Güterverkehr erneut um 11,0 Prozent gesteigert werden.

Aufgrund des anhaltend wachsenden Investitionsvolumens übertrafen die aktivierten Eigenleistungen mit CHF 47,8 Mio. den Vorjahreswert um rund CHF 5,8 Mio. (+ 13,7%). Die übrigen Erträge konnten, mehrheitlich dank Bauleistungen für Dritte, deutlich um CHF 6,0 Mio. gesteigert werden und betragen zum Jahresende CHF 26,3 Mio. (+ 29,4%). Diese Entwicklung ist insbesondere in den Arbeiten zum Ausbau

des SBB-Bahnhofs Thun (erste Tranche) begründet. Im Weiteren konnten auch die Erträge aus den Gemeinschaftsbahnhöfen um CHF 1,3 Mio. gesteigert werden, wobei der Hauptanteil auf den Betrieb des Bahnhofs Brig entfiel.

Verkaufte Trassenkilometer auf dem Schienennetz der BLS Netz AG

13,9 Mio.

Aufwand

Der Betriebsaufwand belief sich auf CHF 208,0 Mio. und übertraf den Vorjahreswert somit um CHF 6,5 Mio. (+ 3,2%). Die Zunahme resultierte in erster Linie aus dem gesteigerten Verkehrsaufkommen und dem daraus resultierenden höheren Personalaufwand. Der Materialaufwand lag bei CHF 7,2 Mio. und unterschritt den Vorjahreswert um CHF 1,6 Mio. (– 18,2%). Im Jahr 2016 wurde anstelle des materialintensiven Unterhalts vermehrt auf die Realisierung von Grossprojekten fokussiert. Die Energiekosten stiegen um CHF 1,0 Mio. gegenüber dem Vorjahr auf CHF 22,3 Mio., was mit dem Mehrverkehr korreliert. Aufgrund technisch bedingter Verkürzungen von Anlagenutzungsdauern und der Zunahme des Anlagevermögens erhöhten sich die Abschreibungen um CHF 3,9 Mio. (+ 2,5%). Es mussten Anlagen mit einem Restwert von insgesamt CHF 11,8 Mio. ausgebucht werden, da diese infolge der Auflagen des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht weiter genutzt werden konnten.

Bruttotonnenkilometer Transitgüter im alpenquerenden Verkehr auf der Lötschbergachse

2'269 Mio.

Investitionen

Das Investitionsvolumen betrug CHF 237,2 Mio. und lag damit CHF 6,2 Mio. über dem Vorjahr (+ 2,7%). Die fünf grössten Projekte – der Bau des Rosshäusertunnels sowie die Bahnhofumbauten in Zweisimmen, Müntschemier, Reichenbach und Huttwil –

umfassten eine Investitionssumme von CHF 94,3 Mio. Punktuelle Wertberichtigungen und Optimierungen der Lagermaterialdisposition führten zu einer weiteren Reduktion des Lagerbestands um CHF 0,8 Mio. auf CHF 9,8 Mio.

Seit der Inbetriebnahme Ende 2007
führen durch den Lötschberg-Basistunnel
(Auslastung von 81,7%)

297'586
Züge

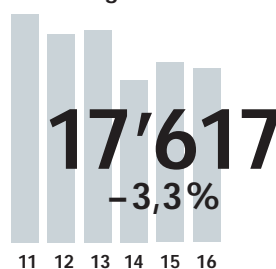
Ausblick

Die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2017 bis 2020 der BLS Netz AG mit dem Bund wurde erfolgreich abgeschlossen und von allen Parteien unterzeichnet. Die BLS Netz AG geht davon aus, dass sich der Betrieb und der Unterhalt stabil entwickeln werden. Das Investitionsvolumen wird aufgrund zahlreicher Grossprojekte infolge der Umsetzung des Fernsteuerkonzepts und des Behindertengleichstellungsgesetzes weiter ansteigen. Im regionalen Personenverkehr werden infolge Fahrplanverdichtungen leicht steigende Verkehrsmengen erwartet. Im Personenfernverkehr wird mit stabilen Verkehrsmengen und leicht steigender Auslastung der Züge und als Folge davon mit leicht steigenden Erträgen gerechnet. Aufgrund der aktuellen Lage und der positiven Entwicklung im Euro-Raum wird auch beim Güterverkehr eine Fortführung des positiven Trends erwartet. Durch die Bauarbeiten auf der Luino-Achse wird mit einer Verschiebung von Güterverkehr von der Gotthard- auf die Lötschbergachse in der zweiten Jahreshälfte 2017 gerechnet.

Güterverkehr Schiene
(BLS Cargo AG)

Die BLS Cargo AG erzielte einen Gewinn von CHF 1,5 Mio. und steigerte damit das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr um CHF 1,3 Mio. Im Jahr 2016 konnten die grenzüberschreitenden Verkehre ausgebaut und neue Kunden gewonnen werden. Die Verkehrsmenge sank hingegen auf 17'617 Züge (- 3,3 %).

Verkehrsleistung BLS Cargo AG
in Anzahl Zügen



Marktanteil im Alpen transit

26,1 %

Gewinn Güterverkehr

1,5 Mio.

Ertrag und Verkehrsleistung

Im Jahr 2016 erwirtschaftete die BLS Cargo AG einen Umsatz von CHF 190,6 Mio. (+ 11,9%) und schloss mit einem Gewinn von CHF 1,5 Mio. ab, CHF 1,3 Mio. mehr als im Vorjahr.

Die BLS Cargo AG hat sich in den vergangenen Jahren auf dem Kernmarkt zwischen Nordsee und Mittelmeer (Rhein-Alpen-Korridor) eine gute Marktposition erarbeitet und bei Kunden und Partnern eine starke Reputation aufgebaut. Dank schlankem Geschäftsmodell und grenzüberschreitenden Lok-einsatzkonzepten gelingt es der BLS Cargo AG, als einer der wenigen europäischen Güterbahnen, seit Jahren profitabel zu wirtschaften.

Die Verkehrsmenge lag mit 17'617 Zügen um 3,3 Prozent unter dem Vorjahreswert von 18'225 Zügen. Während die Mineralöltransporte im Jahr 2015 einen Boom erfuhren, entwickelten sie sich im vergangenen Jahr weniger stark. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 baute die BLS Cargo AG das Angebot «Verkehre in Gesamtverantwortung mit durchgehenden Lokeinsätzen» weiter aus und setzte damit den Grundstein für das Umsatzwachstum im vergangenen Jahr. Zudem gelang es, namhafte neue Kunden wie Hupac Intermodal SA und Samskip Holding B.V. zu gewinnen.

Aufwand

Der Gesamtaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um CHF 19,0 Mio. auf CHF 189,0 Mio. (+ 11,1%). Die Erhöhung des Aufwandes korrelierte mit dem gestiegenen Umsatz der Ausweitung der Wertschöpfung durch vermehrten Einkauf von Dienstleistungen im Ausland.

Ausblick

Die BLS AG und die BLS Cargo AG werden die strategische Partnerschaft mit SNCF Logistics entscheidend stärken. Hierfür wird sich SNCF Logistics im Jahr 2017 mit 45 Prozent Aktienanteilen an der BLS Cargo AG beteiligen. Vorbehalten bleibt die Zustimmung durch die Wettbewerbsbehörden. Die neuen Partner werden die Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Verkehren stärken und am Markt mit internationalen und durchgängigen Angeboten auftreten. Die drei Aktionäre BLS AG, SNCF Logistics und IMT AG stützen das Geschäftsmodell der BLS Cargo AG und den unabhängigen und neutralen Marktauftritt gegenüber Kunden und Lieferanten. Die bisherigen Unternehmensstrukturen, der Standort Bern und das bestehende Management bleiben unverändert, ebenso die wichtigen Leistungsbeziehungen mit der BLS AG in den Bereichen Lokführer, Lokomotiven und Werkstätten. Die BLS Cargo AG erwartet ein herausforderndes Jahr 2017, ist aber dank der neuen Partnerschaft mit SNCF Logistics und dank dem bestehenden schlanken Geschäftsmodell gut für die Zukunft gerüstet.

Autoverlad

Der Autoverlad erzielte einen Gewinn von CHF 1,1 Mio., was einer Reduktion von CHF 0,2 Mio. gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Entwicklung begründete sich in der nachfragebedingten geringeren Anzahl transportierter Fahrzeuge (-2,4%).

Spartengewinn Autoverlad in CHF

1,1 Mio.

Ertrag

Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,7 Mio. ab (-2,5%). Trotz verstärkter Marketingmassnahmen, insbesondere zur Verbreitung des Online-Vertriebskanals, musste ein Ertragsrückgang verzeichnet werden. Die Hauptgründe dafür sind der preisbedingte Nachfragerückgang und der schwächer ausgefallene Tourismus im Wallis.

Dank Kooperationen bei Kampagnen mit Tourismuspartnern im Wallis, wie beispielsweise den Tourismusregionen Saas-Fee, Zermatt, Aletscharena und Leukerbad, konnten die Werbeerträge gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht werden.

1,21 Mio. transportierte Fahrzeuge Kandersteg-Goppenstein (1,20 Mio.) und Kandersteg-Iselle (0,01 Mio.)

1,21 Mio.

Aufwand

Der Gesamtaufwand sank gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,4 Mio. (-1,5%). Die Mehrkosten bei den

Lokmieten, den Trassengebühren, den Unterhaltskosten sowie beim eigenen Personal konnten dank tieferen Abschreibungen bei den Fahrzeugen und Optimierungen bei den Lok- und Zugpersonalleistungen kompensiert werden.

Während 17 Tagen verzeichnete der Autoverlad Wartezeiten zwischen 30 und 60 Minuten (+12 Tage zum Vorjahr). Der Anstieg war hauptsächlich auf defekte Lokomotiven im ersten Halbjahr zurückzuführen. Insgesamt sank die Zugsauslastung von 47,9 auf 46,6 Prozent.

Verkehrsleistung Autoverlad

35'726 Züge

Ausblick

Trotz einem herausfordernden Geschäftsumfeld und dem Rückgang der touristischen Nachfrage rechnet die BLS AG weiterhin damit, über Online-Vertriebskanäle neue Kunden für den Autoverlad gewinnen zu können und die Frequenzverluste zu stoppen. Durch Angebotsoptimierungen können die Zugsauslastung gesteigert und die Kosten gesenkt werden. Der im Jahr 2015 geschaffte Sprung in die Gewinnzone soll im Jahr 2017 gesichert werden, um künftig einen angemessenen Cashflow zu erwirtschaften, damit die anstehenden Investitionen in das Rollmaterial anteilig innenfinanziert werden können. Längerfristig soll das Angebot am Simplon verbessert werden. Die BLS AG strebt den integralen Betrieb der Linie Kandersteg-Brig-Iselle für das Jahr 2018 an. Dies würde eine grosse Leistungsverbesserung für die Kunden bedeuten und gleichzeitig zu einer höheren Produktivität führen.

Die Sanierung des Lötschberg-Scheiteltunnels startet im Sommer 2018 und dauert etwa vier Jahre. Dies wird sich massiv auf den Betrieb auswirken, die Kapazität des Autoverlads wird merkbar reduziert werden. Die finanziellen Auswirkungen sowie mögliche Kompensationen befinden sich derzeit in Abklärung und sind noch nicht abschätzbar.

Schiffahrt

Die Schiffahrt erzielte gegenüber dem Vorjahr eine leichte Ergebnisverbesserung und schloss erneut mit einem positiven Ergebnis von CHF 0,1 Mio. ab. Hauptursache hierfür waren die stabilen Erträge aus der Kursschiffahrt sowie Effizienzsteigerungen.

Spartengewinn Schiffahrt in CHF

0,1 Mio.

Ertrag

Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,4 Mio. zu (+1,4%), die Einnahmen aus der Kursschiffahrt blieben dabei stabil. Dagegen konnten die Mindereinnahmen aus den Extrafahrten nur dank ausserordentlichen Nebenerträgen kompensiert werden.

Das Fahrplanangebot blieb unverändert, wobei die Schiffahrt 13'000 Passagiere weniger als im Vorjahr (-1,2%) transportierte. Trotz erheblichen Einbussen infolge der ausserordentlichen Seeabsenkung verzeichnete die BLS auf dem Thunersee eine leichte Frequenzzunahme von 0,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr (von 683'000 auf 688'000 Passagiere). Da das Angebot auf dem Brienersee stark auf internationale, hauptsächlich asiatische Kunden ausgerichtet ist, erfuhr die BLS hier aufgrund der angespannten Weltsicherheitslage und dem starken Franken eine Frequenzabnahme von 4,9 Prozent (von 348'000 auf 331'000 Passagiere).

Transportierte Personen (Kurs- und Extrafahrten)

1,02 Mio.

Aufwand

Der Gesamtaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,4 Mio. zu (+1,2%). Die Mehrkosten aus dem Abriss der Werfthalle und der gestiegene Personalaufwand konnten mehrheitlich durch Effizienzsteigerungen im Unterhalt und im Betrieb kompensiert werden. Damit zeigten die Massnahmen aus der Ende 2015 verabschiedeten Strategie bereits früher als erwartet erste Wirkungen.

Zurückgelegte Schiffskilometer

140'029 km

Ausblick

Auch für das Jahr 2017 strebt die Schiffahrt bei normalem Geschäftsgang ein positives Ergebnis an. Mit dem Neubau der Werfthalle hat bereits im Jahr 2016 ein grosses Projekt zur Modernisierung der Schiffahrt begonnen, das Ende 2017 weitgehend abgeschlossen sein sollte. Die Kosten der neuen Werfthalle werden zum grössten Teil durch den Kanton übernommen, was die BLS AG ausserordentlich verdankt. Mit einer langfristigen Kontraktanbindung wird der Erwartung von tendenziell ansteigenden Treibstoffkosten entgegengewirkt. Um den wachsenden betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden, muss das nautische Personal geringfügig aufgestockt werden. Die Schiffahrt wird zudem beim Kanton Bern ein Gesuch auf Verzicht der alle vier Jahre stattfindenden ausserordentlichen Seeabsenkung stellen, damit das Ertragspotenzial ebenfalls im Winter voll ausgeschöpft werden kann.

Regionalverkehr Strasse
(Busland AG)

Der Regionalverkehr Strasse schloss das Berichtsjahr erneut mit einem guten Ergebnis von CHF 0,5 Mio. ab, aber rund CHF 0,1 Mio. unter Vorjahr. Zum positiven Ergebnis trugen hauptsächlich vorteilhafte Rahmenbedingungen bei den Kosten bei. Der Betriebsertrag hingegen nahm ab.

veränderungen im Lager sowie tiefere Informatik- und Werbekosten kompensiert. Weil Investitionen aufgeschoben wurden und Neufahrzeuge günstiger beschafft werden konnten, sank der Abschreibungsaufwand um CHF 0,2 Mio. (-7,9%). Im Zuge des Ersatzes von Linienbussen nach zehn Jahren Betriebsdauer konnte ein Veräusserungsgewinn in der Höhe von CHF 0,2 Mio. realisiert werden.

Personenkilometer (inkl. Bahnergängung)

16,4 Mio.

Gewinn Regionalverkehr Strasse in CHF

0,5 Mio.

Ausblick

Das Angebot des Regionalverkehrs Strasse erfährt im nächsten Jahr keine nennenswerten Änderungen. Hingegen stehen wesentliche betriebliche Investitionen für die Verbesserung der Kundeninformation mit dem Anschluss an die Datendrehscheibe Bern an. Der geplante Neubau des Bushofs in Burgdorf erfordert aufwendige Vorleistungen für die Konzeptions- und Planungsphase. Der Kostendruck bleibt somit hoch und erfordert weiterhin eine ausgeprägte Kosten- und Nutzenorientierung.

Ertrag

Die geringeren Erlöse aus Bahnersatz- und Bahnergänzungsleistungen konnten durch höhere Verkehrs- und Werkstatteerträge nicht kompensiert werden. Somit nahm der Betriebsertrag gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,7 Mio. ab (-4,1%).

Transportierte Personen
(inkl. Bahnergänzungsleistungen)

3,7 Mio.

Aufwand

Der Gesamtaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,2 Mio. ab (-1,6%). Rückstellungen für den Wechsel der technischen Grundlagen beim Vorsorgewerk erhöhten die Personalkosten. Hingegen wurden die höheren Ausgaben für den Unterhalt und die Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur an das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) durch geringere Kosten für Treibstoffe, die Auflösung von Rückstellungen für Fahrzeugschäden, Bestandes-

Der technische Zinssatz beträgt seit 1. Januar 2015 2,75 Prozent. Im Berichtsjahr erreichten die Vorsorgewerke eine gute Performance von 5,56 Prozent (Vorjahr: 2,12%). Der konsolidierte Deckungsgrad betrug am 31. Dezember 2016 110,3 Prozent (Vorjahr: 107,2%).

Per 31. Dezember 2017 wird Symova den technischen Zinssatz auf 2 Prozent senken. Die Umwandlungssätze werden entsprechend gesenkt. Es werden Massnahmen zum weitgehenden Leistungserhalt getroffen.

4.1 Konzernenerfolgsrechnung

in 1'000 CHF

	Erläuterung	2016	2015
Verkehrserträge*	1	446'792	413'395
Abgeltungen	2	422'771	431'557
Leistungen für Dritte	3	19'913	18'767
Sonstige Erträge*	4	44'161	39'529
Eigenleistungen	5	100'403	88'954
Bestandesänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen	6	1'657	2'090
Total Betriebsertrag		1'035'698	994'291
Materialaufwand		65'374	66'239
Personalaufwand	7 23 24	359'834	354'117
Betriebsleistungen von Dritten*	8	199'383	175'556
Sonstiger Betriebsaufwand	9	139'411	133'163
Total Betriebsaufwand		764'002	729'076
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		271'696	265'216
Abschreibungen auf Sachanlagen	16	235'870	243'071
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	18	8'049	5'551
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		27'777	16'594
Ergebnis assoziierter Unternehmungen		113	65
Finanzertrag		618	1'047
Finanzaufwand		-10'796	-11'493
Finanzergebnis	10	-10'065	-10'381
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		17'712	6'213
Steuern	11	-164	129
Konzernergebnis (inkl. Minderheitsanteile)		17'549	6'342
Minderheitsanteile		-1'958	-2'594
Konzernergebnis (exkl. Minderheitsanteile)		15'591	3'747

Aus der Rundung der Werte in den Tabellen der Konzernrechnung sind geringfügige Differenzen möglich.
*Vorjahreswerte wurden angepasst

4.2 Konzernbilanz

in 1'000 CHF

Erläuterung	31.12.2016	31.12.2015
Aktiven		
Flüssige Mittel	215'472	232'367
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	48'862	39'920
Sonstige kurzfristige Forderungen	8'262	10'936
Warenvorräte, angefangene Arbeiten und nicht fakturierte Dienstleistungen	69'463	66'840
Aktive Rechnungsabgrenzungen	4'191	10'536
Total Umlaufvermögen	346'250	360'600
Sachanlagen	4'695'965	4'654'504
Finanzanlagen	18'959	19'078
Immaterielle Anlagen	29'369	13'908
Total Anlagevermögen	4'744'293	4'687'490
Total Aktiven	5'090'543	5'048'090
Passiven		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	74'204	50'056
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	68'642	87'967
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	13'381	17'847
Kurzfristige Rückstellungen	17'160	14'186
Passive Rechnungsabgrenzungen	100'830	92'217
Total kurzfristiges Fremdkapital	274'216	262'273
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	3'827'107	3'811'242
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	1'238	1'222
Langfristige Rückstellungen	60'082	62'965
Total langfristiges Fremdkapital	3'888'426	3'875'429
Total Fremdkapital	4'162'642	4'137'701
Aktienkapital	79'442	79'442
Kapitalreserven	113'784	113'784
Eigene Aktien	-2'495	-2'464
Gewinnreserven	277'445	261'852
Total Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile	468'176	452'615
Minderheitsanteile	459'724	457'773
Total Eigenkapital	927'901	910'388
Total Passiven	5'090'543	5'048'090

4.3 Konsolidierte Geldflussrechnung

in 1'000 CHF

	2016	2015
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Konzernergebnis inkl. Minderheitsanteile	17'549	6'342
Abschreibungen Sach- und immaterielle Anlagen	243'918	242'323
Wertbeeinträchtigungen Sachanlagen	0	6'298
Veränderung von Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	151	175
Veränderung von Rückstellungen	91	20'862
Gewinn und Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	12'249	3'441
Sonstige fondsunwirksame Erträge und Aufwendungen	-5'499	-10'188
Zu- / Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-8'943	9'624
Zunahme Warenvorräte	-2'623	-12'809
Abnahme sonstige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	9'019	2'199
Ab- / Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-19'325	41'281
Zu- / Abnahme sonstige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungen	4'149	-1'922
Anteiliger Gewinn aus Anwendung der Equity-Methode	-113	-65
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	250'623	307'561
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	-310'271	-252'868
Subventionen von Sachanlagen	849	4'030
Devestitionen von Sachanlagen	1'183	449
Investitionen in Finanzanlagen	-407	-43
Devestitionen von Finanzanlagen	488	181
Erwerb von Beteiligungen an vollkonsolidierten Gesellschaften	-3	-1
Investitionen in immaterielle Anlagen	-4'849	-7'766
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-313'011	-256'017
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	35'000	60'000
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	55'074	55'286
Rückzahlung von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-20'000	-79'050
Rückzahlung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	-24'550	-49'550
Erwerb/Verkauf eigener Aktien	-31	-475
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	45'492	-13'789
Zu- / Abnahme flüssige Mittel	-16'895	37'754
Flüssige Mittel am 1.1.	232'367	194'613
Flüssige Mittel am 31.12.	215'472	232'367
Zu- / Abnahme flüssige Mittel	-16'895	37'754

Darstellung der nicht liquiditätswirksamen Finanzierungsvorgänge vgl. Erläuterung 22

4.4 Konzerneigenkapitalnachweis

in 1'000 CHF

	Aktienkapital ¹	Kapitalreserve	Eigene Aktien	Einbehaltene Gewinne (Gewinnreserven)	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
Eigenkapital 1.1.2015	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
Konzerngewinn	0	0	0	15'591	15'591	1'958	17'549
Erwerb/Verkauf eigener Aktien	0	0	- 31	0	- 31	0	- 31
Veränderung Minderheiten	0	0	0	0	0	- 11	- 11
Fremdwährungsdifferenzen	0	0	0	2	2	5	7
Eigenkapital 31.12.2016	79'442	113'784	- 2'495	277'445	468'176	459'724	927'901

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

	31.12.2016	31.12.2015
BLS AG	149'604	146'004

Eigene Aktien

Bestand 1.1.2015	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
Käufe	67'191 Stück zu ø CHF 0.53
Verkäufe	6'766 Stück zu ø CHF 0.66
Bestand 31.12.2016	2'956'125 Stück

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.

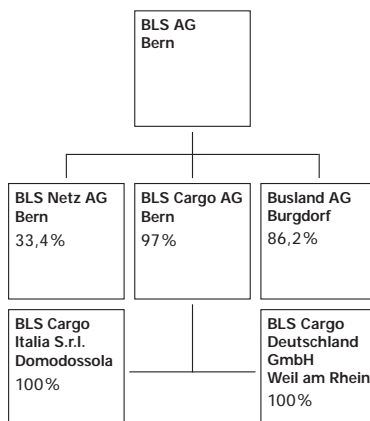
1.1 Abschlussdatum

Das Berichtsjahr umfasst für alle Gesellschaften 12 Monate. Der Abschlussstichtag für den Konzern und sämtliche vollkonsolidierten 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 vollkonsolidiert, weil aufgrund vertraglicher Vereinbarungen die BLS AG die Kontrolle ausübt.



1.2.2 Equity-Beteiligungen

Gesellschaften, an denen die BLS AG zwischen 20 und 50 Prozent 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. Die Equity-Beteiligungen umfassen die folgenden Gesellschaften:

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

1.2.3 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Im Berichtsjahr wurden 33,4 Prozent Anteile an der JETBOAT Interlaken AG erworben.

Das Beteiligungsverzeichnis finden Sie auf Seite 95.

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 unter den immateriellen Werten erfasst und über 5 Jahre abgeschrieben. Ein teilweiser Kauf resp. Verkauf von Beteiligungsrechten von vollkonsolidierten 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.

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		
	31.12.2016	31.12.2015
Bilanz		
EUR/CHF	1.0750	1.0817
Erfolgsrechnung		
EUR/CHF	1.0904	1.1026

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 Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates.

2.5 Wertbeeinträchtigung (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 Nettomarktwert übersteigt, wird das Aktivum im Wert bis auf den höheren der beiden Werte berichtigt. Die Wertbeeinträchtigung 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 abgeschrieben.

3.3 Warenvorräte, angefangene Arbeiten und nicht fakturierte Dienstleistungen

Warenvorräte 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. Nicht gängiges Lagermaterial wird über eine maximale Dauer von 10 Jahren wertberichtigt. Skontoabzüge werden als Anschaffungspreisminderungen behandelt.

Die Abgrenzungen der Abgeltungen (Abweichung zwischen Geschäfts- und Fahrplanjahr) werden in den Aktiven unter den Warenvorräten, angefangenen Arbeiten 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.

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.

Abschreibungszeiträume

	Jahre
Unbebaute Grundstücke/ Grundstücke (keine ordentlichen Abschreibungen)	
Gebäude ¹	50
Oberbau	25 – 30
Tunnel, Brücken, Schutzbauten ²	50/80
Fahrzeuge, Schiffe ³	25 – 30
Bahntechnik inkl. Fernmeldeanlagen	10 – 30
EDV	5 – 10
Mobiliar, Geräte und Werkzeuge	5 – 13

¹ Im Busbereich werden die Gebäude über 20 Jahre abgeschrieben.

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

³ Autobusse werden innerhalb von 7 bis 11 Jahren abgeschrieben.

3.6 Finanzanlagen

Die Finanzanlagen enthalten nicht vollkonsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 Prozent, 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.

4.5 Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung

3.7 Immaterielle Anlagen

Bei den immateriellen Anlagen handelt es sich um erworbene immaterielle Werte, welche vorwiegend EDV-Software und Lizenzen umfassen. Diese werden zu Anschaffungs- resp. Herstellungskosten bewertet und linear über eine Nutzungsdauer von 4 bis 10 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

- a) eine wahrscheinliche Verpflichtung besteht,
- b) der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung dieser Verpflichtung wahrscheinlich ist und
- c) 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 auf 20 bis 22 Prozent. 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. Die wichtigsten Erlösquellen der BLS sind die Verkehrserträge sowie die Abgeltungen der öffentlichen Hand.

3.13 Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich per Stichtag neu bewertet und die Veränderung erfolgswirksam verbucht. Sofern diese Instrumente zu Absicherungszwecken abgeschlossen werden, erfolgt die Behandlung analog dem Grundgeschäft. Eine erfolgswirksame Verbuchung erfolgt entsprechend erst zum Zeitpunkt der Realisierung.

4 Änderung der Darstellung der Erfolgsrechnung**4.1 Provisionserträge**

Aufgrund der Inkraftsetzung von Swiss GAAP FER 3 (3.19) werden die Provisionserträge ab 1. Januar 2016 netto ausgewiesen. Bislang wurden die Bruttoerträge in den sonstigen Erträgen und die Kosten in den Betriebsleistungen von Dritten ausgewiesen. Neu erfolgt der Ausweis des Provisionsgeschäfts netto in den sonstigen Erträgen. In den Vorjahreswerten wurde eine Umgliederung in Höhe von CHF 7,8 Mio. aus den Betriebsleistungen von Dritten (Sonstiger Dienstleistungsbezug) vorgenommen und in den sonstigen Erträgen (Erträge als Tour-operator) in Abzug gebracht.

4.2 Infrastrukturbenützung

Bislang wurden die Erträge aus der Infrastrukturbenützung in den sonstigen Erträgen ausgewiesen. Bei den Trassenerträgen handelt es sich nebst den Abgeltungen um die zweitwichtigste Erlösquelle der Sparte Infrastruktur. Deshalb werden diese neu in den Haupterlösen «Verkehrserträge» ausgewiesen. Der Vorjahreswert von CHF 37,2 Mio. wurde aus den sonstigen Erträgen in die Verkehrserträge umgegliedert.

4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

1 Verkehrserträge in 1'000 CHF

	2016	2015
Regionalverkehr Bahn	189'025	179'778
Regionalverkehr Bus	4'283	4'240
Personenverkehr Schiff	14'318	14'394
Total Personenverkehr	207'626	198'412
Infrastrukturbenützung*	37'642	37'210
Autoverlad	27'458	28'186
Güterverkehr	174'066	149'587
Total	446'792	413'395

* Vorjahreswert wurde angepasst

2 Abgeltungen in 1'000 CHF

	2016	2015
Regionaler Personenverkehr	193'583	205'809
Regionale Infrastruktur	73'910	72'101
Nationale Infrastruktur	155'278	153'647
Total	422'771	431'557

3 Leistungen für Dritte in 1'000 CHF

	2016	2015
Fahrzeug- und Personalleistungen	1'167	2'040
Gemeinschaftsbahnhöfe	2'179	821
Dienstleistungen	4'223	4'401
Bau- und Unterhaltsleistungen	8'685	7'718
Materialverkäufe	2'703	2'569
Sonstige Leistungen	957	1'218
Total	19'913	18'767

4 Sonstige Erträge in 1'000 CHF

	2016	2015
Verkaufsentschädigungen	11'955	12'339
Distributionsabgaben	4'463	3'859
Erträge als Touroperator*	905	951
Sonstiger Nebenertrag	9'731	4'363
Miet- und Pachterträge	15'980	17'584
Gewinne aus Veräusserung von Sachanlagevermögen	1'127	432
Total	44'161	39'529

* Vorjahreswert wurde angepasst

5 Eigenleistungen in 1'000 CHF

	2016	2015
Eigenleistungen für Material und Ersatzteile	40'608	38'475
Eigenleistungen für Investitionen	59'795	50'479
Total	100'403	88'954

4.6 Erläuterungen zur konsolidierten Jahresrechnung

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

in 1'000 CHF

	2016	2015
Bestandesänderung an unfertigen und fertigen Erzeugnissen	13	927
Bestandesänderung an nicht fakturierten Dienstleistungen	1'644	1'163
Total	1'657	2'090

7 Personalaufwand

in 1'000 CHF

	2016	2015
Löhne	269'277	258'597
Sozial- und Leistungszulagen	24'238	19'552
Sozialversicherungen	57'832	51'140
Sonstiger Personalaufwand	14'987	11'575
Versicherungsleistungen	-6'999	-6'747
Bildung Rückstellung Wechsel technische Grundlagen im Vorsorgewerk	500	20'000
Total	359'834	354'117

8 Betriebsleistungen von Dritten

in 1'000 CHF

	2016	2015
Infrastrukturbenützung	69'944	69'637
Sonstiger Dienstleistungsbezug*	129'439	105'919
Total	199'383	175'556

* Vorjahreswert wurde angepasst

9 Sonstiger Betriebsaufwand

in 1'000 CHF

	2016	2015
Mieten	14'729	13'939
Bahnstrom	18'445	17'567
Allgemeiner Strom und sonstige Energie	5'932	5'979
Versicherungen	8'207	8'756
Nicht gedeckte Schäden (Selbstbehalte)	1'483	1'248
Gebühren und Abgaben (vor allem nicht rückforderbare MWST)	26'360	24'602
Unterhalt und Reparaturen Gebäude	4'760	7'299
Unterhalt und Reparaturen Fahrzeuge	1'287	2'661
Unterhalt und Reparaturen Maschinen, Mobilien und Berufskleider	4'047	4'580
Werbung	6'159	6'780
Aus- und Weiterbildung	3'282	2'500
Verwaltungskosten (Drucksachen, Kommunikation, Honorare, VR-Entschädigungen, Spesen, Spenden und IT-Projektaufwand)	31'344	33'379
Verluste aus Veräusserung / Ausbuchung von Sachanlagevermögen	13'375	3'874
Total	139'411	133'163

10 Finanzergebnis in 1'000 CHF

	2016	2015
Ergebnis assoziierter Gesellschaften	113	65
Kursgewinne auf Fremdwährungen	123	249
Zinsen, Dividenden, Kursgewinne und Auflösung Wertberichtigungen	495	798
Total Finanzertrag	618	1'047
Zinsen, Kursverluste auf Wertschriften, Wertberichtigungen	- 10'796	- 11'493
Total Finanzaufwand	- 10'796	- 11'493
Total Finanzergebnis	- 10'065	- 10'381

11 Steuern in 1'000 CHF

	2016	2015
Laufende Ertragssteuern	- 258	116
Latente Ertragssteuer	95	13
Total	- 164	129

12 Flüssige Mittel in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Kasse	2'427	2'197
Post	17'902	14'344
Bank: frei verfügbare Mittel	194'943	215'393
Bank: zweckgebundene Mittel ¹	201	433
Total	215'472	232'367

¹ Schwellenfonds

13 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen gegenüber Dritten	48'646	41'464
Forderungen gegenüber assoziierten Gesellschaften	3'003	1'461
Wertberichtigungen	- 2'787	- 3'004
Total	48'862	39'920

14 Sonstige kurzfristige Forderungen in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen	6'378	3'062
Sonstige Forderungen	1'884	7'875
Total	8'262	10'936

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

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Material	24'772	25'586
Ersatzteile	60'298	57'195
Wertberichtigungen Material und Ersatzteile	- 32'422	- 30'990
Nicht fakturierte Dienstleistungen	4'017	2'334
Abgeltungen (Abgrenzung Fahrplanjahr)	10'652	10'578
Angefangene Arbeiten	2'146	2'138
Total	69'463	66'840

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 1.1.2015	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
Zugänge	0	207	769	4'089	31'803	3'207	245'612	24'584	310'271
Abgänge	- 2	- 21'493	- 22'217	- 2'769	- 55'164	- 10'851	0	0	- 112'495
Investitionsbeiträge	0	0	- 849	0	0	0	0	0	- 849
Umbuchungen	0	5'550	61'795	43'777	8'112	- 3'585	- 135'520	0	- 19'872
Kursdifferenzen	0	0	0	0	0	- 2	0	0	- 2
Stand 31.12.2016	5'422	399'189	2'985'629	1'630'590	1'980'495	111'840	498'595	43'666	7'655'425

Kumulierte Abschreibungen

Stand 1.1.2015	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
Planmässige Abschreibungen	0	10'529	65'463	81'632	70'477	7'769	0	0	235'870
Wertbeeinträchtigungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	- 15'679	- 17'108	- 2'482	- 53'458	- 10'338	0	0	- 99'064
Umbuchungen	0	0	- 151	7'609	103	- 8'772	0	0	1'212
Kursdifferenzen	0	0	0	0	0	- 2	0	0	- 2
Stand 31.12.2016	0	196'269	842'257	863'864	978'642	78'428	0	0	2'959'460

Nettobuchwerte

Am 1.1.2015	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
Am 31.12.2016	5'422	202'921	2'143'372	766'725	1'001'853	33'411	498'595	43'666	4'695'965

Im Berichtsjahr wurden Zinsen von CHF 0,3 Mio. aktiviert (Vorjahr: keine).

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.

17 Finanzanlagen

in 1'000 CHF

	Wertschriften	Beteiligung assoziierte Gesellschaften	Ubrige Darlehen	Aktiven aus Arbeit- geber- beitrags- reserven	Total
Anschaffungswert					
Stand 31.12.2015	15'525	3'159	150	2'824	21'658
Stand 31.12.2016	15'820	3'322	150	2'398	21'690
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 31.12.2015	-2'159	-270	-150	0	-2'579
Stand 31.12.2016	-2'311	-270	-150	0	-2'731
Nettobuchwert 31.12.2015	13'365	2'889	0	2'824	19'078
Nettobuchwert 31.12.2016	13'509	3'052	0	2'398	18'959

18 Immaterielle Anlagen

in 1'000 CHF

	2016	2015
Anschaffungswert		
Stand 1.1.	39'124	37'477
Zugänge	4'849	7'766
Abgänge	-1'074	-6'119
Umbuchungen	19'872	0
Stand 31.12.	62'770	39'124
Kumulierte Wertberichtigungen		
Stand 1.1.	25'216	25'784
Planmässige Abschreibungen	8'049	5'274
Wertbeeinträchtigungen	0	277
Abgänge	-1'074	-6'119
Umbuchungen	1'212	0
Stand 31.12.	33'402	25'216
Nettobuchwert 1.1.	13'907	11'693
Nettobuchwert 31.12.	29'369	13'908

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

19 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	68'581	87'960
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	61	7
Total	68'642	87'967

20 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber Pensionskassen	3'987	3'575
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	5'616	4'239
Sonstige Verbindlichkeiten	3'777	10'034
Total	13'381	17'847

21 Passive Rechnungsabgrenzungen in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Nicht bezogene Ferien, Überzeiten, Pikett und Treueprämien	14'673	12'355
Mehrfahrtenkarten Personenverkehr	34'061	36'161
Punktekarten Autoverlad	4'125	4'244
Swedish Lease	1'790	1'928
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	46'180	37'530
Total	100'830	92'217

22 Finanzverbindlichkeiten in 1'000 CHF

	Verzinsliche Schulden	Roll- material finanziert mit aEBG (unverzinslich)	Doppelspur (unverzinslich)	Infrastruktur (unverzinslich)	FinöV* (unverzinslich)	Ubrige	Total
	Gegenüber Dritten	Gegenüber Beteiligten und Bestellern	Gegenüber Beteiligten	Gegenüber Beteiligten	Gegenüber Beteiligten	Gegenüber Beteiligten	
Buchwert am 1.1.2015	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
Buchwert am 31.12.2016	520'000	58'536	191'700	1'015'904	2'112'086	3'085	3'901'311
Fälligkeit bis 1 Jahr	65'000	9'204	0	0	0	0	74'204
Fälligkeit über 1 Jahr	455'000	49'332	191'700	1'015'904	2'112'086	3'085	3'827'107

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

Nicht liquiditätswirksamer Finanzierungsvorgang in 1'000 CHF

	2016	2015
Verrechnung von Darlehen Rollmaterialfinanzierung mit der Abgeltung der öffentlichen Hand	5'506	5'506
Verrechnung von Darlehen Infrastrukturfinanzierung mit der Abgeltung der öffentlichen Hand	0	5'000

23 Rückstellungen

in 1'000 CHF

	Rückstellungen aus Vorsorgeeinrichtungen ¹	Rückstellung im Personalbereich ²	Latente Steuern	Sonstige Rückstellungen ³	Total
Stand 1.1.2015	37'576	14'456	207	4'049	56'289
Bildung	20'000	1'004	0	1'043	22'047
Verwendung	0	-192	0	0	-192
Auflösung	0	-781	-13	-201	-994
Stand 31.12.2015	57'576	14'489	194	4'892	77'151
Bildung	500	8'666	0	2'427	11'592
Verwendung	-10'000	-138	0	-25	-10'163
Auflösung	0	-886	-94	-358	-1'337
Stand 31.12.2016	48'076	22'130	100	6'936	77'242
Davon kurzfristig	10'500	600	0	6'060	17'160
Davon langfristig	37'576	21'530	100	876	60'082

¹ Siehe Erläuterung 24

² Rückstellungen für vertraglich geregelte zukünftige Treueprämien zum Diskontsatz von 2% (Vorjahr 2,75%), Rückstellungen für AHV-Überbrückungsrenten und weitere Rückstellungen in Personalbereich

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	2'829 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk BLS AG
BLS Cargo AG	81 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk BLS Cargo AG
Busland AG	115 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk Busland AG

Kurzfristige Verbindlichkeiten

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Beiträge Pensionskasse	3'988	3'575

Arbeitgeberbeitragsreserve

in 1'000 CHF

Vorsorgeeinrichtungen	Nominalwert 31.12.2016	Verwendungsverzicht 31.12.2016	Bilanz 31.12.2016	Veränderung 2016	Bilanz 31.12.2015	Ergebnis aus AGBR im Personal-aufwand 2016	Ergebnis aus AGBR im Personal-aufwand 2015
Vorsorgeeinrichtung der BLS AG	1'201	0	1'201	-483	1'684	483	176
Vorsorgeeinrichtung der BLS Cargo AG bei der Symova	640	0	640	28	612	28	-14
Vorsorgeeinrichtung der Busland AG bei der Symova	558	0	558	29	528	29	-23
Total	2'398	0	2'398	-426	2'824	426	139

Wirtschaftlicher Nutzen / wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand

in 1'000 CHF

Vorsorgepläne	Unterdeckung/ Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26 ¹	Wirtschaftliche Verpflichtung des Unternehmens		Veränderung erfolgswirksam im Geschäfts- jahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
		31.12.2016	31.12.2016			31.12.2015	2016
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0	- 46'894	- 56'894	0	26'785	26'785	45'463
Vorsorgepläne mit Überdeckung	1'880	- 1'182	- 682	500	1'757	2'257	1'631
Total	1'880	- 48'076	- 57'576	500	28'543	29'043	47'094

Die Angaben der Unter- und Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26 beruhen auf den definitiven Ergebnissen vom 16. März 2017.

Der konsolidierte Deckungsgrad des BLS Vorsorgewerks beläuft sich per 31. Dezember 2016 auf 110,3% (Vorjahr 107,2%).

Im Geschäftsjahr 2017 wird der technische Zinssatz auf 2% gesenkt.

Die Busland AG ist neu in den Vorsorgeplänen mit Überdeckung enthalten. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

¹ Bis zu einem Deckungsgrad von 113,20% werden Wertschwankungsreserven gebildet. Erst nach Überschreiten dieses Zielwerts besteht eine Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26.

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	Kontrakt-	Werte	Werte	Kontrakt-	Werte	Werte
		volumen	aktiv	passiv	volumen	aktiv	passiv
		31.12.2016			31.12.2015		
Währungen	Absicherung	EUR 32'300	CHF 1'322	CHF 108	EUR 19'500	0	CHF 278

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

	31.12.2016	31.12.2015
Mögliche Folgekosten aus älterem Rollmaterial mit asbesthaltigen Installationen	p. m.	p. m.
NEAT-Werk Achse Lötschberg; Restarbeiten	823	1'385

Verpfändete Aktiven

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Sachanlagen mit Eisenbahnpfandrecht*	12'086	12'086

* Vorjahreswert wurde angepasst

Zugrunde liegende Verbindlichkeiten

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Verpflichtungen gemäss Eisenbahnpfandbuch		
Elektrifikationsanleihen*	3'086	3'086
Darlehen Art. 56 EBG (BN, GBS, SEZ) 1962	9'000	9'000

* Vorjahreswert wurde angepasst

Aktiven mit Verfügungsbeschränkung

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Zweckgebundene flüssige Mittel ¹	201	433
Zweckgebundene Wertschriften	1'057	1'059

¹ Schwellenfonds

Aufgenommene Anleihen

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Elektrifikationsanleihen aus den Jahren 1923, 1932 und 1944	6'506	6'506
Kassenscheine (Privatplatzierungen):		
2006–2016 Zinssatz 2,750 %	0	20'000
2007–2017 Zinssatz 3,000 %	30'000	30'000
2007–2022 Zinssatz 3,200 %	20'000	20'000
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

	31.12.2016	31.12.2015
Mietvertrag Werkstatt Bern Aebimatt mit SBB, 31.12.2019	6'773	9'030
Mietvertrag Gebäude Bollwerk mit Schweiz. Eidgenossenschaft, 30.4.2021	5'795	7'119
Mietvertrag Bollwerk 31, Bern, 30.6.2021	815	996
Mietvertrag Pulverweg 7, Burgdorf, 30.11.2017	649	210
Mietvertrag Sägemattstrasse 1, Köniz, 31.8.2020	2'350	2'991
Restbetrag aus Abnahmeverpflichtung für Rollmaterial	7'494	26'229

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.

Aktionärbindungsvertrag 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 97.

Wesentliche Transaktionen mit nahestehenden Personen in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Bund		
Abgeltung	328'397	299'928
Darlehens erhöhungen bedingt rückzahlbar*	56'427	14'300
Darlehensrückzahlung*	5'072	10'072
Kanton Bern		
Abgeltung	73'469	102'706
Darlehens erhöhungen bedingt rückzahlbar	0	33'207
Darlehensrückzahlung*	4'049	4'049
RAIpin AG		
Lieferungen und Leistungen von RAIpin AG	2	0
Lieferungen und Leistungen für RAIpin AG	49'258	52'100
Trasse Schweiz AG		
Lieferungen und Leistungen von Trasse Schweiz AG	152	186
KPZ Fahrbahn AG		
Lieferungen und Leistungen von KPZ Fahrbahn AG	224	316
Lieferungen und Leistungen für KPZ Fahrbahn AG	11	26

* Vorjahreswert wurde angepasst

**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 98.

Beteiligungsverzeichnis BLS AG

Die Details dazu finden Sie im Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG auf der Seite 95.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Konzernrechnung wurde am 4. April 2017 vom Verwaltungsrat zuhanden der Generalversammlung genehmigt. Bis zu diesem Datum sind nach dem Bilanzstichtag keine Ereignisse eingetreten, die die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung 2016 wesentlich beeinträchtigen.

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 69 bis 87), für das am 31. Dezember 2016 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 2016 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.

4.8 Bericht der Revisionsstelle zur konsolidierten Jahresrechnung



*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, 4. April 2017

Stammhaus

5 Jahresrechnung der BLS AG

5.1 Erfolgsrechnung

in 1'000 CHF

Erläuterung	2016	2015
Verkehrserträge	230'891	222'415
Abgeltungen	184'082	195'829
Übriger Betriebsertrag	① 231'671	231'568
Aktivierete Eigenleistungen	② 51'991	46'277
Bestandsänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen	③ -323	1'479
Total Betriebsertrag	698'310	697'568
Aufwand für Material und Dienstleistungen	④ 188'317	180'685
Personalaufwand	335'829	332'361
Übriger Betriebsaufwand	⑤ 90'908	95'974
Total Betriebsaufwand	615'054	609'020
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg, Steuern, Abschreibungen und Wertberichtigungen (EBITDA)	83'257	88'548
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	⑥ 72'038	80'581
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg und Steuern (EBIT)	11'219	7'967
Finanzaufwand	-10'261	-12'016
Finanzertrag	227	498
Verlust aus Ausbuchung/Veräusserung von Anlagevermögen	-1'513	-553
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	440	34
Ergebnis vor Steuern (EBT)	112	-4'071
Direkte Steuern	-20	574
Jahresgewinn / -verlust	92	-3'497

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

5.2 Bilanz

in 1'000 CHF

Erläuterung	31.12.2016	31.12.2015
Aktiven		
Flüssige Mittel	65'310	76'298
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29'652	23'294
Übrige kurzfristige Forderungen	4'698	12'454
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	56'353	54'608
Aktive Rechnungsabgrenzungen	3'151	5'837
Total Umlaufvermögen	159'164	172'491
Finanzanlagen	23'027	18'365
Beteiligungen	206'875	206'122
Sachanlagen	959'781	975'629
Immaterielle Werte	14'053	13'452
Total Anlagevermögen	1'203'736	1'213'570
Total Aktiven	1'362'900	1'386'060
Passiven		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45'491	65'701
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	65'000	40'000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	20'635	25'206
Passive Rechnungsabgrenzungen	73'284	67'183
Kurzfristige Rückstellungen	16'395	14'186
Total kurzfristiges Fremdkapital	220'805	212'276
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	455'000	485'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	299'236	308'440
Fondsrechnungen	22'296	18'096
Langfristige Rückstellungen	79'506	76'252
Total langfristiges Fremdkapital	856'038	887'788
Total Fremdkapital	1'076'843	1'100'064
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	8'370	4'770
Freiwillige Gewinnreserven		
Freie Reserven	80'291	87'388
Jahresgewinn/-verlust	92	-3'497
Eigene Aktien	-1'335	-1'303
Total Eigenkapital	286'057	285'996
Total Passiven	1'362'900	1'386'060

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.

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 Nettomarktwert 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	25–30
EDV	5–10
Mobiliar, Geräte und Werkzeuge	5–13

Immaterielle Werte

Bei den immateriellen Werten handelt es sich um erworbene immaterielle Werte, welche vorwiegend EDV-Software und Lizenzen umfassen. Diese werden zu Anschaffungs- resp. Herstellungskosten bewertet und linear über eine Nutzungsdauer von 4 bis 10 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.

1 Übriger Betriebsertrag		in 1'000 CHF	
	2016	2015	
Nebenerträge	31'436	33'452	
Leistungen für Konzerngesellschaften und Dritte	99'985	102'474	
Miet- und Pächterträge	4'533	4'454	
Personalleistungen an BLS Netz AG	95'716	91'187	
Total	231'671	231'568	

2 Aktivierte Eigenleistungen		in 1'000 CHF	
	2016	2015	
Eigenleistungen für Material und Ersatzteile	40'000	38'032	
Eigenleistungen für Investitionen	11'991	8'245	
Total	51'991	46'277	

3 Bestandesänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen		in 1'000 CHF	
	2016	2015	
Bestandesänderung an unfertigen und fertigen Erzeugnissen	9	931	
Bestandesänderung an nicht fakturierten Dienstleistungen	-333	548	
Total	-323	1'479	

4 Aufwand für Material und Dienstleistungen		in 1'000 CHF	
	2016	2015	
Materialaufwand	56'972	56'405	
Infrastrukturbenützung	77'646	74'158	
Dienstleistungsaufwand	53'700	50'122	
Total	188'317	180'685	

5 Übriger Betriebsaufwand		in 1'000 CHF	
	2016	2015	
Miete	8'230	7'623	
Energie	2'014	2'199	
Versicherungen	9'214	10'899	
Gebühren, Abgaben, Lizenzen	15'898	14'461	
Fremdleistung für den Unterhalt	16'362	16'924	
Werbung, PR	5'592	6'037	
Verwaltungskosten	33'599	37'832	
Total	90'908	95'974	

6 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens		in 1'000 CHF	
	2016	2015	
Abschreibungen	72'038	74'305	
Wertberichtigungen	0	6'276	
Total	72'038	80'581	

7 Aufschlüsselung Forderungen und Verbindlichkeiten nach Gegenpartei

in 1'000 CHF

Bilanzposition/ Gegenpartei	Gegenüber Dritten		Gegenüber Beteiligten und Organen		Gegenüber Beteiligungen		Total	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14'940	11'503	0	0	14'712	11'791	29'652	23'294
Übrige kurzfristige Forderungen	1'838	7'704	0	0	2'860	4'750	4'698	12'454
Finanzanlagen	13'509	13'365	0	0	9'518	5'000	23'027	18'365
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22'267	36'821	0	0	23'224	28'881	45'491	65'701
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	65'000	40'000	0	0	0	0	65'000	40'000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	11'675	15'394	8'960	9'812	0	0	20'635	25'206
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	455'000	485'000	0	0	0	0	455'000	485'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1'708	1'952	297'528	306'488	0	0	299'236	308'440

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	15'576	12'106
Wertberichtigungen	-635	-603
Total	14'940	11'503

9 Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Material	4'575	4'245
Ersatzteile	58'862	56'214
Wertberichtigung Material und Ersatzteile	-20'212	-19'285
Angefangene Arbeiten	2'146	2'137
Nicht fakturierte Dienstleistungen	880	1'212
Abgeltungen (Abgrenzung Fahrplanjahr)	10'103	10'086
Total	56'353	54'608

10 Beteiligungen ab 20 %

in 1'000 CHF/EUR

Beteiligungen	Sitz	Grundkapital		Kapital- und Stimmrechtsanteile in %		Konsolidierung ¹
		31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	
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	86.2	86.0	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
JETBOAT Interlaken AG/ Touristikunternehmen	Interlaken	CHF 100	CHF 0	33.4	0.0	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 1.1.2015	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
Käufe	67'191	0.53	36
Verkäufe	-6'766	0.66	-4
Bestand per 31.12.2016	2'956'125	0.45	1'335

Aktiven mit Verfügungsbeschränkung

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Zweckgebundene flüssige Mittel	177	159
Zweckgebundene Wertschriften	1'057	1'059
Total	1'233	1'218

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Abrechnungssaldi	3'874	3'575
Rückstellungen	46'894	56'894
Total	50'768	60'469

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.

Eventualverpflichtungen	in 1'000 CHF	
	31.12.2016	31.12.2015
Mögliche Folgekosten von älterem Rollmaterial mit asbesthaltigen Installationen	p.m.	p.m.

Langfristige Mietverträge	in 1'000 CHF	
	31.12.2016	31.12.2015
Mietvertrag Werkstatt Bern Aebimatt mit SBB, 31.12.2019	6'773	9'030
Mietvertrag Gebäude Bollwerk mit Schweiz. Eidgenossenschaft, 30.4.2021	5'795	7'119
Mietvertrag Bollwerk 31, Bern, 30.6.2021	815	996
Sägemattstrasse 1, Köniz, 31.8.2020	2'350	2'991

Abnahmeverpflichtungen	in 1'000 CHF	
	31.12.2016	31.12.2015
Restbetrag aus Abnahmeverpflichtung für Rollmaterial	7'494	26'229

Deckungssumme der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 3 Abs. 2 RKV)	in 1'000 CHF	
	31.12.2016	31.12.2015
Deckungssumme Sachversicherung je Ereignis	100'000	100'000
Deckungssumme Haftpflichtversicherung pro Jahr	300'000	300'000

Bedeutende Aktionäre	nominell in CHF			
	31.12.2016	in %	31.12.2015	in %
Kapitalanteil				
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)	7'680'192	9,67	7'620'723	9,59
Natürliche und juristische Personen	4'641'642	5,84	4'696'879	5,92
Andere Kantone, Gemeinden	5'589'390	7,04	5'593'622	7,04
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).

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

Vergütungen Verwaltungsrat

in CHF

	2016		2015	
	Vergütungen	Sozialleistungen Anteil BLS	Vergütungen	Sozialleistungen Anteil BLS
Dr. Rudolf Stämpfli*, Präsident	63'920	0	61'250	0
Renate Amstutz Bettschart, Vizepräsidentin	34'600	1'914	35'500	1'982
Lorenz Bösch, Mitglied	28'200	1'577	28'200	1'585
Jean-Michel Cina*, Mitglied	23'700	0	23'700	0
Barbara Egger-Jenzer*, Mitglied	29'100	0	27'300	0
Dr. Max Gsell, Mitglied (bis 19.5.2016)	20'052	397	40'935	1'097
Josef Küttel, Mitglied	35'070	2'006	28'770	1'621
Dr. Hans Werder, Mitglied	39'135	997	40'935	1'097
Martin Bütikofer, Mitglied	36'870	2'119	33'270	1'904
Ulrich Dietiker, Mitglied	41'700	2'421	39'000	2'265
Total	352'347	11'431	358'860	11'551

* 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

	31.12.2016	31.12.2015
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 (bis 19.5.2016)	0 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	376 Aktien	384 Aktien

Es bestehen keine Wandel- und Optionsrechte.

Vergütungen Geschäftsleitung

in CHF

	Grundlohn	Variable Vergütung ¹	Total Entlohnung	Sozialleistungen Anteil BLS
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
2016				
Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung	364'176	107'705	471'881	88'788
Total 9 Personen (insgesamt 9.0 Jahresvollzeitstellen)	2'213'017	544'171	2'757'188	495'239

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

Beteiligungen Geschäftsleitung

	31.12.2016	31.12.2015
Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung	80 Aktien	80 Aktien
Reto Baumgartner, Leiter Finanzen (bis 30.6.2016)	0 Aktien	1'000 Aktien
Daniel Wyder, Leiter Infrastruktur	200 Aktien	200 Aktien
Total	280 Aktien	1'280 Aktien

Es bestehen keine Wandel- und Optionsrechte.

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und der Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 17. März 2017 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2016 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat am 4. April 2017 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung 2016 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzergebnisses

in 1'000 CHF

	31.12.2016	31.12.2015
Jahresgewinn/-verlust	92	-3'497
Vortrag aus dem Vorjahr	0	0
Zur Verfügung der Generalversammlung	92	-3'497
Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, das Bilanzergebnis wie folgt zu verwenden:		
Auflösung/Zuweisung an spezialgesetzliche Reserven gemäss Art. 36 PBG ¹	3'846	-3'600
Zuweisung gemäss Art. 26 der Statuten der BLS AG	-18	
Zuweisung/Auflösung freie Reserven	-3'920	7'097
Vortrag auf neue Rechnung	0	0

¹ Von der Zuweisung und Entnahme der Reserven nach Art. 36 PBG kann die Generalversammlung nur Kenntnis nehmen.

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 90 bis 99), für das am 31. Dezember 2016 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 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

5.4 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung BLS AG



*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, 4. April 2017

62,5 Millionen Personen waren 2016 mit der BLS unterwegs.

Die Passagierzahlen wachsen seit mehreren Jahren kontinuierlich.
Wir rechnen damit, dass allein auf unserem S-Bahn-Netz bis ins
Jahr 2030 etwa 12 Millionen Fahrgäste dazukommen.

198

Autozüge

sind am Ostermontag durch den
Lötschbergtunnel gefahren.
Insgesamt hat die BLS im vergan-
genen Jahr 1,21 Millionen
Fahrzeuge mit dem Autoverlad
transportiert.

17 Kilometer reist ein Fahrgast
durchschnittlich in einem BLS-Zug.
Das ergibt bei rund

158'000

Fahrgästen

täglich fast 2,7 Millionen
Personenkilometer.

140'029

Schiffskilometer

haben die BLS-Schiffe auf dem
Thuner- und dem Brienersee
zurückgelegt. Etwa eine Million
Schiffspassagiere pro Jahr machen
die BLS zu einem der grössten
Tourismusanbieter im Berner
Oberland.

17'617

Güterzüge

hat die BLS Cargo AG im vergan-
genen Jahr durch die Alpen geführt.
BLS Cargo erreicht im Schweizer
Transitverkehr auf der Schiene
einen Marktanteil von 26,1 Prozent.

Seit der Inbetriebnahme
des Lötschberg-Basistunnels
im Jahr 2007 sind

297'586

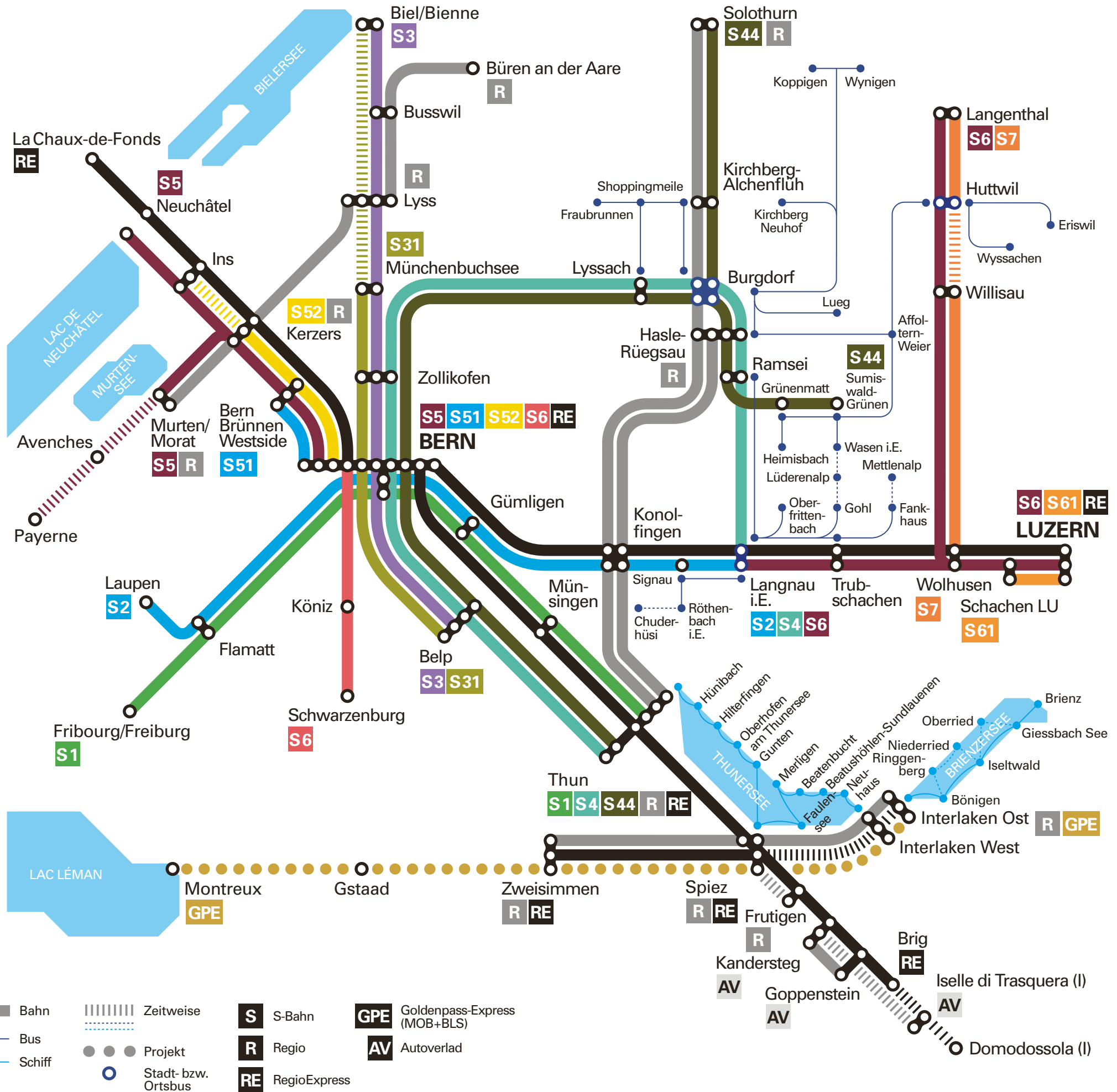
Züge durch den Tunnel

gefahren. Der Tunnel ist zu
81,7 Prozent ausgelastet.

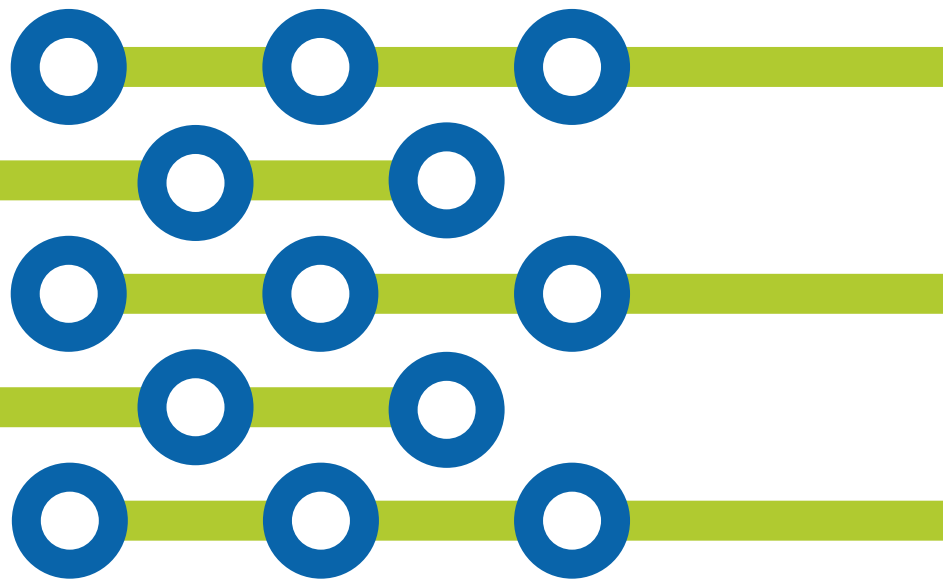
500

Bushaltestellen

bedient die BLS auf ihrem Bus-
streckennetz. Jeden Tag fahren
10'000 Personen in BLS-Bussen an
ihren Arbeitsplatz oder an einen
Bahnhof, von dem aus sie per Zug
oder Bus weiterreisen.



- | | | | | | | | |
|--|--------|--|---------------------|--|--------------|--|------------------------------|
| | Bahn | | Zeitweise | | S-Bahn | | Goldenpass-Express (MOB+BLS) |
| | Bus | | Projekt | | Regio | | Autoverlad |
| | Schiff | | Stadt- bzw. Ortsbus | | RegioExpress | | |



Impressum

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

Der Geschäftsbericht ist auf geschaeftsbericht.bls.ch in deutscher und französischer Sprache abrufbar.



BLS AG
Genfergasse 11
3001 Bern
Tel. +41 58 327 27 27
bls.ch